HANS RICHTER

Einsatz der Polizei





Der Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei
Heinrich Himmler

Hans Richter: Einsatz der Polizei

Bei den Polizeibataillonen in Ost, Nord und West

Einsatz der Polizei

Bei den Polizeibataillonen in Ost, Nord und West

Von

Hans Richter

Hauptmann der Schutzpolizei der Reserve

Berlin  1941

Zentralverlag der NSDAP. Franz Eher Nachfolger G m b H.



Mit eigenen Aufnahmen des Verfassers. Ferner stellten Bilder zur Verfügung Presse-Illustration Heinrich Hoffmann (Bild Himmler) und Weltbild G.m.b.H., Berlin (Bild Alt-Straßburg).

Gedruckt im Deutschen Verlag, Berlin

Vorwort!

Ueberall, an allen Fronten des uns aufgezwungenen Krieges, zuerst im Osten, dann im Norden und Westen und schließlich auch im Süden, stehen neben den Einheiten unserer Wehrmacht und der Waffen-ϟϟ auch die Bataillone und Männer der deutschen Polizei, wohin der Befehl des Führers sie gestellt hat.

Vielfältig ist ihr Einsatz, der den ganzen Mann erfordert, ein heißes Herz, einen kühlen Kopf und einen zähen Körper, hier helfend mit ordnender Hand in das vorgefundene Chaos eingreifend, dort mit unbeugsamem Willen und der ganzen Kraft allen Feinden des nationalsozialistischen Großdeutschland entgegentretend.

Wenige nur können sich von dem Umfang dieses Einsatzes ein Bild schaffen. Und doch steht die Polizei, vor allem auch durch die aus allen Berufen stammenden Männer ihrer Reserve, so unmittelbar im Volke, daß jedermann Anspruch darauf hat, zu wissen, wo haben die Männer der Polizei gearbeitet und gekämpft und wo haben sie für des Reiches Ehre und Schutz ihren Mann gestanden.

Ein Reserve-Offizier der Polizei, der zu Beginn des Krieges in ihre Reihen trat, um im grünen Rock seine Pflicht gegenüber Führer, Volk und Vaterland zu erfüllen, war mit dabei, in Polen, in Norwegen, in Holland und Belgien und in den rückeroberten alten deutschen Reichslanden. Er hat seine Eindrücke, ehe sie im Tempo unserer stürmischen Zeit verblassen, frisch aus dem Leben heraus auf den folgenden Seiten festgehalten und schildert die Polizei, wie sie im Kriege die ihr vom Führer befohlenen Aufgaben nach den nationalsozialistischen Gesetzen und Verpflichtungen im rastlosen persönlichen Einsatz der ganzen Kraft und des Lebens erfüllt.

Berlin, im Oktober 1940.

Daluege,
General der Polizei
Chef der Ordnungspolizei.

1. Winter in Polen

Wir haben uns im Laufe dieses Krieges daran gewöhnt, das Heldische mit einem sehr hohen Maßstabe zu messen — fast ist es so, daß Heldentaten und Erfolge uns zu Alltäglichkeiten geworden sind. Auf diesen Seiten soll nun nicht so viel von Heldenmut und ruhmreichen Taten gesprochen werden, vielmehr von etwas anderem:

Vom Einsatz, von selbstverständlicher Pflichterfüllung, von steter Bereitschaft und auch von dem, was jedem Deutschen selbstverständlich ist:

Vom Glauben, von der Liebe, und von der Treue des deutschen Mannes zu seinem Führer und zum Reich.

Auf diesen Seiten soll von der deutschen Polizei in dem großen Freiheitskampfe der Deutschen erzählt werden.

*

Im Januar 1940 wurde ich dem B. d. O., das heißt dem Befehlshaber der Ordnungspolizei für das Generalgouvernement Polen in Krakau zugeteilt. Ich gehörte der deutschen Polizei bereits seit einigen Monaten als Reserveoffizier an und hatte bisher bei einem Abschnittskommando in Berlin Dienst getan.

Dieser Dienst hatte besonders in der Einziehung der Reservepolizei bestanden, die sich aus gewissen von der Wehrmacht freigegebenen Jahrgängen rekrutierte und die ihre Ausbildung in den Ortsschutzhundertschaften erhielt.

Die Ausbildung erstreckte sich sowohl auf das militärische wie auch auf das polizeiliche Gebiet und sollte die zukünftigen Polizisten befähigen, ihre aktiven Kameraden im Revier- und im Straßendienst zu ergänzen und zu ersetzen, und — diese Frage beschäftigte uns natürlich am meisten — auch im auswärtigen Einsatz Verwendung finden.

Auswärtiger Einsatz, das bedeutete damals Dienst im Generalgouvernement Polen.

In diesem Januar 1940 war die Front im Westen noch erstarrt. Wir alle hatten den Blitzkrieg im Osten, der die polnische Herrlichkeit in achtzehn Tagen hinwegfegte, noch gut in Erinnerung, und wer etwas vom Kriege erfahren wollte, mußte damals schon nach dem Osten gehen. Die dort gefundene Regelung ist bekannt, alte deutsche Gebiete waren auf Befehl des Führers dem Reiche längst wieder einverleibt, Danzig, Thorn, Posen, Bromberg und andere Städte waren wieder geworden, was sie ehemals gewesen waren: deutscher Besitz. Das hauptsächlich von Polen bewohnte Land war zum Generalgouvernement Polen unter dem Generalgouverneur Reichsminister Dr. Frank geworden, der seinen Sitz in der alten Burg von Krakau, dem Wawel, hatte.

Ebenfalls in Krakau befand sich die Dienststelle des Befehlshabers der Ordnungspolizei.

Krakau sowohl wie auch Warschau waren bereits mit normalen D-Zügen erreichbar, als ich aber am Bahnhof Charlottenburg den Nachtzug nach dem Osten bestieg, hatte ich doch das Gefühl, ins Kriegsgebiet zu fahren. Ein Gefühl, das den alten Soldaten immer wieder erregt.

Im Zuge fast nur Uniformen der Militär- und Zivilverwaltung, Urlauber, neu nach Polen abgeordnete. Ich machte es mir bequem und wartete ungeduldig auf die ersten Eindrücke des andern Tages.

Nun, so sehr kriegerisch waren sie eigentlich nicht. Als die Wintersonne die dickgefrorenen Scheiben endlich auftaute, waren wir in Königshütte, in einem Gebiet also, das deutscher Organisationsgeist längst wieder für sich in Anspruch genommen hatte. Rauchende Schlote, Menschen, die zur Arbeit gingen, laufende Räder oben auf den Fördertürmen der Zechen: Deutschlands jüngste Waffenschmiede arbeitete bereits.

Ich unterhielt mich mit einem Herrn des Auswärtigen Amtes, der Amerikaner, die nach Krakau fahren wollten, geleitete. Amerikanische Organisationen hatten, wie im Weltkriege auch, Lebensmittel nach Polen geschickt, und die Herren wollten sich wohl von

der selbstverständlichen Tatsache überzeugen, daß ihre Sendung nur den Polen und nicht etwa auch den Deutschen zugeführt wurde. Ob sie außerdem noch mit einer andern Mission betraut worden waren, konnte ich nicht beurteilen. Unmöglich schien es mir aber nicht. Hatte doch die alte Hetzpropaganda wieder zu den üblichen Kriegsmitteln Albions, zur Lüge und zur Verhetzung gegriffen und die Welt mit einem Klagegeschrei über die armen Polen und über die Deutschen, die sie knechteten und unterdrückten, erfüllt, und die wahren Tatsachen auf den Kopf gestellt. Ich habe mir später von Augenzeugen berichten lassen, wie der Engländer da, wo er einmal Fuß faßt, mit seinen Bundesgenossen umgeht, wie er in Norwegen, in Holland und in Belgien vorgegangen ist. Wer mit solchen Grundsätzen in fremde Länder eindringt, kann wohl die deutsche Art nicht begreifen.

Und der Engländer will es auch nicht.

Aber wie die deutsche Heeresführung eine andere geworden ist, die deutsche Propaganda ist es auch. Die Blutnacht von Bromberg ist nicht mehr aus der Welt zu schaffen, und wie die deutschen Opfer Polen und England anklagen, das sinnlos der Zerstörung überantwortete Warschau tut es nicht minder.

Genau wie ich haben aber wohl auch meine amerikanischen Reisegenossen Augen im Kopf gehabt. Gelegenheit zu sehen, hatten sie nämlich genug. Da war zuerst einmal ein sauberer deutscher D-Zug mit Schlafwagen und reinen Betten, da waren Stationen, auf denen deutsches Bahnpersonal seinen Dienst tat, Städte, in denen Menschen friedlich ihrer Arbeit nachgehen konnten. Friedlich — mitten im Kriege.

Mit einer durch den strengen Winter und durch die starke Beanspruchung des Maschinenmaterials verständlichen Verspätung trafen wir in Krakau ein. Ich werde diese erste Fahrt durch die östliche Stadt nicht vergessen, ich war gespannt auf den Osten gewesen, hier in Krakau begann er.

Die wenigen Autos waren rasch besetzt, ich hatte ja auch Zeit gebraucht, um mich beim Bahnhofsoffizier nach meiner neuen Dienststelle zu erkundigen, die Erfahrung späterer Reisen hatte ich damals noch nicht. So saß ich bald mit meinen sieben Sachen in

einem Schlitten, steckte die Füße ins Stroh und hatte das richtige Gefühl, nunmehr im Osten zu sein.

Und doch ist Krakau mit seinen Bauwerken und überhaupt in seiner ganzen Anordnung vielmehr eine östlich deutsche als eine polnische Stadt. Mögen die Polen auch jeden, der einmal für sie gebaut oder der einmal in ihrem Lande gelebt hat, zum Polen umstempeln, die Versuche aus einem Veit Stoß einen Polen Vit Stoß zu machen, wirken nur lächerlich.

Aber mein Schlitten, sein Kutscher und das struppige Pferdchen, das die ganze Herrlichkeit zog, waren echt polnisch. Auch die Sprache war es und die Unmöglichkeit der Verständigung. Deutsche Soldaten, deutsche Schilderhäuser, deutsche Wachen, Verkehrsposten des NSKK., deutsche Straßennamen und dazwischen mein polnischer Fuhrmann, der mich zuerst einmal zur Straße der Polizei fuhr und vor einem Kasernengebäude abladen wollte.

Natürlich war es das falsche Haus, aber nach vielem Hin und Her landeten wir doch endlich vor dem richtigen Gebäude, der Polizeiposten vor der Tür machte seine Ehrenbezeugung, die Wache nahm sich meines Gepäcks an und wenig später konnte ich mich bei meinem neuen Vorgesetzten melden.

Daß Krakau nur eine Zwischenstation für mich bedeuten würde, war mir sofort klar, stand doch ganz Polen in jenen Wochen im Zeichen des großen Umsiedlungswerkes des Führers, und daß es meine erste Aufgabe sein würde, diese Umsiedlung und die Tätigkeit der deutschen Polizei bei der Umsiedlung anzusehen und mitzuerleben, war selbstverständlich.

Hier ein Ueberblick über das Problem der Umsiedlung überhaupt, wie es sich mir nach der Unterhaltung mit dem mit dieser Umsiedlung betrauten Major in Krakau darstellte.

Kartenmaterial lag auf dem Tisch des Majors, und in großen Zügen erfuhr ich, was ich zum Teil schon wußte, anderes aber auch, was mir neu war.

Unternehmungsgeist und die überschießende Kraft des deutschen Volkes haben im Laufe vergangener Jahrhunderte eine Ausdehnung deutschen Blutes weit über die Grenzen des eigenen Landes zur Folge gehabt. Denken wir an die Hanse, die ihre Fühler

weit nach dem Osten und nach dem Norden ausstreckte und deren Ueberbleibsel — neben Nachkommen der Deutschritter — die Balten, also die deutschen Einzelgruppen in Lettland und Estland sind. Diese nationalen Minderheiten haben schon mancher Regierung schwere Sorgen gemacht, da sie eine mehr oder weniger vom Zufall abhängige Politik bedingten, wenn man — und es war die Idee Adolf Hitlers, diesen neuen Weg zu gehen — nicht umgekehrt die Minderheiten ins Reich zurückpflanzen und damit wertvolles Volkstum dem großen Ganzen wieder einverleiben wollte.

Was uns im Generalgouvernement besonders anging, war die Rückführung der Volksdeutschen aus den jetzt von Rußland besetzten polnischen Gebietsteilen jenseits der Demarkationslinie in Wolhynien und in Galizien. Uebergangsort im Süden und also zugleich Brennpunkt des Interesses war die ehemals österreichische, im Weltkrieg so oft genannte Festung Przemysl.

„Fahren Sie nach Przemysl", sagte Major F., „und setzen Sie sich mit dem dortigen Grenzkommandanten, Hauptmann R., in Verbindung. Der beste Zug fährt kurz nach Mitternacht von Krakau ab, und wenn Sie Glück haben, sind Sie um acht Uhr am andern Morgen in Suravica."

„Wahrscheinlich wird es zehn oder elf werden", ergänzte ein anderer, der den Eisenbahnbetrieb im Osten und den polnischen Winter kannte.

Somit war mein erster Tag in Krakau zugleich mein vorläufig letzter, aber trotzdem es bitter kalt war — das Thermometer zeigte am Morgen über 30 Grad Kälte — nützte ich ihn gut aus.

Krakau ist eine sehr übersichtlich gebaute Stadt. Den Mittelpunkt bildet der Marktplatz mit den herrlichen Tuchhallen und der durch ihre verschiedenen Türme merkwürdigen Marienkirche. Von ihm gehen sternförmig Straßen nach allen Seiten ab und kreuzen zuerst den Innen- und später den Außenring. Unten am Weichselufer liegt das mächtige Bauwerk des Wawel, der Burg von Krakau. Dieser Wawel ist eigentlich weniger eine Burg, wie wir sie verstehen, als vielmehr die befestigte Oberstadt.

Das Ganze ist ein, besonders von der Weichsel aus gesehen, imponierendes Bauwerk.

Nun, Wawel, Tuchhallen und Marienkirche wurden ein Opfer der Kamera, trotzdem die vor Kälte starren Hände kaum den Abzug bewegen konnten, und obgleich die rechte Hand immer wieder zum Gruß erhoben werden mußte, denn überall traf man in den Straßen auf die Angehörigen der Wehrmacht, der Polizei und der ᛋᛋ. Immer wieder mußte ich irgendwo für kurze Zeit untertreten, um die der scharfen Kälte ungewohnte Gesichtshaut wieder einmal anzuwärmen. Und so war es mir ganz recht, daß der frühe Winterabend meinem Entdeckersinn kategorisch das Ende befahl und daß ich in mein Heim im Kasino des B. d. O. zurückkehren konnte.

Um es kurz vor Mitternacht wieder zu verlassen.

Der Zug nach Suravica, der nun auf dem Bahnhof bereit stand, unterschied sich beträchtlich von dem gutgeheizten und hellen D-Zug, mit dem ich gestern angekommen war. Alte Kriegserinnerungen wurden wach und Erfahrungen von ehemals tauchten in fernen Gedächtniswinkeln wieder auf. Ich mußte an eiskalte Fahrten in der Champagne im Winter 1917, dessen erneute und verbesserte Auflage wir ja im Winter 1940 erlebten, denken und musterte kritisch die Wagen und die Nähe eben dieser Wagen zur Maschine. Als ich ein Abteil gefunden hatte, dessen Fenster und Türen schlossen und in dem es sogar richtige Fensterscheiben gab, setzte ich mich befriedigt in eine Ecke und druselte ein.

Bis zur Abfahrt war der ganze Wagen mit Landsern so gefüllt, daß ich gerade in meinem Mantel verschwinden konnte, und nun begann die Unterhaltung über Abfahrt und Ankunft.

„Wenn wir erst eine Lok haben, is scho recht", hörte ich.

„Ja, aber die Lok muß heil sein."

„Und heil bleiben."

„Und Kohlen haben."

„Und den Zug verkraften können."

„Und wenn sie ihn auch heizt, ist alles prima."

Hübsche Aussichten.

Trotzdem zog uns besagte Lok bis in die Gegend von Jaroslau ganz brav, dann ging sie kaputt, und wir mußten über eine Stunde auf die neue Lok warten, die uns dann auch — mit der mir in Krakau geweissagten Verspätung — nach Suravica brachte.

Der Wagen mit der anheimelnden Pol.-Nummer holte mich ab und brachte mich in rascher Fahrt nach Przemysl. Die Straße war gerade eben in Autobreite vom Schnee freigemacht worden, und die zahlreichen Panjeschlitten mußten, um uns Raum zu geben, in den hohen Schnee ausweichen.

Sonst ist über die Fahrt nicht viel zu sagen. Ich hatte nicht viel erwartet, und mehr war auch eben nicht da. Doch eins: die unendliche Weite des polnischen Flachlandes, die Niederung, in der ich mir den völlig vereisten und verschneiten San zu denken hatte und auf der andern Seite ein aus der Ferne kommender und wieder in der nebligen Ferne des Wintermorgens verschwindender Drahtzaun: die Demarkationslinie.

„Drüben ist Rußland", sagte mein Fahrer.

Die Stadt Przemysl liegt eigentlich jenseits des San und gehört heute den Russen. Das, was jetzt Deutsch-Przemysl heißt, ist die Vorstadt, und in der Schule am San fand ich das Quartier der Polizeikompanie und ihres Führers, des Grenzkommandanten.

„Nach zwei oder höchstens drei Tagen werden Sie von Przemysl genug haben", hatte mir Major F. in Krakau gesagt. Ich bin drei Wochen geblieben, und erst nach sechs Wochen bin ich nach Krakau zurückgekehrt.

*

Wie schon erwähnt, besteht Przemysl aus der Stadt selber, jetzt russisch, und der westlich des San liegenden Vorstadt auf dem Gebiet des Generalgouvernements. Ueber den San führen zwei Brücken, deren eine, die Eisenbahnbrücke, zweigeleisig und intakt ist. Die im Laufe der Krakauer Straße befindliche Brücke für den Wagenverkehr liegt, von den Polen während des Feldzuges gesprengt, mit ihrem mittleren Joch im San.

Die Eisenbahnbrücke hatte also den ganzen Verkehr zu bewältigen. Einer meiner ersten Wege war der an den San und an die Brücke, um die schlechthin alles ging, was es in Przemysl überhaupt gab. Auf der breiten russischen Spur kamen die russischen Getreide- und Oelzüge an, um in den Bahnanlagen von Deutsch-

Przemysl umgeladen zu werden. Deutsche Züge standen an der Rampe bereit, das Oel wurde mit Hilfe eines Pumpwerkes aus den großen, russischen Tankwagen in die kleineren deutschen umgepumpt, während die Umladung des Getreides von Hand mit kleinen Schiebekarren vor sich ging. Aus der Entfernung gesehen, machte der Betrieb den Eindruck eines Ameisenhaufens. Die Umladungsarbeit Przemysls hat gewiß das ihre mit dazu beigetragen, die Abschnürungsabsichten Englands zunichte zu machen.

Deutsch-Przemysl war eine reine Soldatenstadt und ganz auf seinen großen Zweck, erster Umschlagplatz der Umsiedlung zu sein, eingestellt. Ziemlich oft sah man merkwürdig uniformierte Männer auf der Straße, ohne jedes Abzeichen: die Kraftfahrer und Mitglieder der Kommissionen, die über die Demarkationslinie hinüber gingen nach Rußland. So kam es oft zu Unterhaltungen mit den einzelnen Gliedern dieser Missionen, denn das „Drüben" lag ja wie ein unbekanntes und rätselhaftes Land vor uns. Der San, im Winter kaum eine Grenze, zog als weiße Niederung durch das ebenso weiße Land, drüben die menschenleere Stadt, der Stacheldraht, die roten Wachthäuser, und ab und an, aber ganz selten, ein Posten, eine Streife.

Die Lokführer — übrigens recht oft Lokführerinnen — und das Begleitpersonal der Züge waren die einzigen Russen, die wir sahen.

Dazu die Mitglieder der russischen Umsiedlungskommission.

Sah man so wenig von der „andern Seite", so hörte man um so öfter etwas in der Nacht — nämlich Schüsse. Und die Geschichten von Leuten, die trotz der Gefahr, die „grüne Grenze", die eigentlich weiß war, überschreiten wollten, liefen in ganz Przemysl um, wahre und weniger wahre.

Die Kompanie des Grenzkommandanten lag in der Schule am San und war selten einmal ganz beieinander. Verstärkt durch ein Sonderkommando der SS nahm sie sich der eintreffenden Flüchtlinge an, und der erste deutsche Mensch, den die Leute beim Ueberschreiten der Brücke sahen, war ein deutscher Polizeiwachtmeister. Gewiß kein schlechtes Omen für das zukünftige Verhältnis zwischen Bevölkerung und Polizei.

Was unsere Männer an den Grenzübergängen geleistet haben, soll nicht vergessen werden. Der Russe meldete die Züge und Trekks zumeist reichlich spät, und es kam ihm nicht darauf an, ob es am Tage oder mitten in der Nacht geschah. Aber immer waren unsere Männer und ihr Kommandant zur Stelle, und immer halfen sie, wo sie nur konnten. Da war die steile Rampe, über welche die Wagen vom Bahndamm hinunter zur Straße fahren mußten, und wo immer wieder zugepackt werden mußte, da waren die schweren Lasten der Deutschen, die getragen werden mußten, alte Männlein und Weiblein, die ratlos herumirrten und geführt werden wollten. Da waren Kinder, Hunde, Pferde, Kühe, Schweine und Federvieh. Und zwischen all dem, immer leitend, immer geduldig, der deutsche Polizist. Bei dreißig und mehr Kältegraden draußen, im scharfen Wind des Ostens, achtzehn bis zwanzig Stunden in den Stiefeln und immer weiter machend. Und wie der Polizist, so arbeitete die NSV., so arbeiteten Aerzte, Schwestern und Helfer aller Art. Stroh mußte beschafft werden. Futter für die Tiere, Nahrung für Menschen und Züge für die Weiterbeförderung.

Das war Przemysl im Winter 1940, der große Umschlagplatz für Mensch und Tier, für Oel und Getreide.

Wer damals hoch oben auf einer Wolke gesessen und zeitgerafft die Ereignisse unten sich hätte abspielen sehen können, der hätte wohl immer wieder den Vergleich mit der Völkerwanderung ziehen müssen. Denn eine große Völkerwanderung war es. Züge aus Galizien und aus Wolhynien, Züge aus dem Baltikum, Züge von West nach Ost, zurück nach Rußland, von denen, die ihren Wohnsitz in Lemberg oder sonstwie östlich hatten, Flüchtlinge, Umsiedler, Rückwanderer. Und überall Ordnung und Organisation.

Gehen wir wieder auf die Erde zurück. Der äußere Ausdruck des ganzen Gedankens war der plangedeckte Panjewagen. Mit einer nur von Bauern aufzubringenden Geduld waren sie Tag und Nacht marschiert, hatten kurze Raststunden an Lagerfeuern erlebt und waren weitergegangen. Alle erfüllt von dem großen Gedanken eines einzigen Mannes. Siebzig, achtzig Jahre waren vergangen, seit ihre Väter Deutschland verlassen hatten, mehrere hundert Jahre bei den Balten.

Und nun dieser Ruf.

Haus und Hof waren abgeschätzt worden, der Panjewagen wurde gepackt, das Dorf entvölkerte sich, der Trekk begann. Und am Ende dieses Trekks stand der Glaube an das Wort des Führers. Und stand so da, wie der Bauer einen Glauben in die Wirklichkeit umsetzt: als ein Dorf irgendwo im neuen Deutschland, in dem sie als gleichberechtigte Glieder des großen Ganzen schaffen und arbeiten würden. Ein Garten mit Blumen, ein Haus, Vieh im Stall, die Frucht draußen auf dem Acker. Ein Pflug, der seine Furchen zieht, eine Sense, die das Korn mäht, ein Sommerabend und eine Bank vor dem Hause.

So sollte aus einer ehemaligen Minderheit eine vollberechtigte Mehrheit werden, aus einem Traum Wirklichkeit.

Aber dazwischen sollte noch manche Mühe und manches Schwere liegen.

So oft ich mit Menschen gesprochen habe, welche die ersten Minuten unserer neuen Volksgenossen auf deutschem Boden miterlebt haben, immer wieder leuchteten ihre Augen und immer wieder versicherten sie mir, daß sie einen Eindruck empfangen hätten, der einmalig und mit Worten kaum wiederzugeben sei.

Der Trekk nähert sich der großen Brücke, die Augen suchen vorn im Nebel des Wintertages die andere Seite. Der Peitschenstiel zeigt nach vorn. „Dort drüben ist Deutschland!" sagt einer dem anderen. Und wenn es so weit ist, wenn sie wirklich den weißen Strich überfahren haben, der Land von Land trennt, dann wollen sie es kaum wahr haben. Dann aber wagen sich schüchtern erst, denn bisher hat man es nicht gedurft, die Fähnchen mit dem Hakenkreuz heraus, die Hände heben sich, und das erste „Heil Hitler" darf nun furchtlos und offen ausgesprochen werden.

Einer erzählte mir von der Weihnachtsnacht, von Lagerfeuern, deren Lichtschein über Wagen und Gesichter geisterte und von einem Gesang, der leise irgendwo anschwoll, anwuchs und laut durch die Nacht tönte. Von jener alten Frau erzählte ein anderer, die gewandert war, und die nur noch auf deutschem Boden sterben konnte. Von dem Kind, das in Deutschland das Licht der Welt erblickte.

Unsere Polizeimänner an der Grenze haben viel erlebt und ge-

sehen, und sie werden nicht vergessen, was sie gesehen haben und stolz darauf sein, daß sie mitarbeiten durften.

Denn was nun kam, war Arbeit. Die Abfertigung der Züge, mit denen die Bevölkerung der Städte und auch die Frauen und Kinder der Bauern weiter befördert wurden.

Und die Trekks. Langsam und stetig rollten sie weiter, noch an dreißig Kilometer durch deutsches Land bis nach Jaroslau, denn der deutsche Bahnhof von Przemysl konnte ja kaum die Oel- und Getreidezüge abfertigen.

Es ist ein Ruhmesblatt der deutschen Eisenbahner, daß sie all diese Transporte mit den schwer belasteten Zügen doch immer wieder bewältigten, und mancher wird ihnen die Verspätungsstunden und das Warten auf einsamen Bahnhöfen im Osten, über das er wirklich geschimpft hat, nachträglich abbitten, wenn er sich erst einmal die Größe ihrer Aufgabe vor Augen geführt hat.

In Jaroslau wurden unsere Trekks auf die Eisenbahn verfrachtet und rollten unter Polizeischutz bis nach Lodsch, dem heutigen Litzmannstadt, wo die Familien zum ersten Male gesammelt, registriert und untergebracht wurden, bis ihre neue Heimat sie aufnehmen konnte. Und das für manche noch Wochen und Wochen des Wartens bedeutet und viel Geduld.

Und für unsere Männer noch manche schwere Nacht.

Steigen wir doch im Geiste einmal ein in solchen Zug. Eine endlose Wagenreihe, Personenwagen für die Bauern, Wagen, in denen die Pferde stehen und offene, auf denen die Panjewagen mit Holz verkeilt und mit Seilen festgebunden sind. So lang ist der Zug, daß ihn die Maschine kaum bewältigen kann und nur langsam rollt er durch die große Einsamkeit des Generalgouvernements, durch lange Waldstrecken und über endlose Ebenen. Gute Beute für Polen, die ja wissen, daß es in den Panjewagen dies und das zu stehlen gibt, Lebensmittel und andere Dinge auch, die man mit einem Sprung und einem Herzschlag Angst für sich ergattern kann.

Da muß der Polizeimann auf dem Posten sein. Er sieht einen Schatten, der von Wagen zu Wagen gleitet, und er muß hinterher. Ueber vereiste Stufen ihm nach. Und wenn er ihn hat, dann muß man dem Polen zeigen, daß der Deutsche, wenn er eine Sache in

seinen Schutz genommen hat, nicht mit sich spaßen läßt. Wer auf Anruf nicht steht oder Widerstand leisten will, den belehrt ein wohlgezielter Schuß eines Besseren. Und oft endet der Versuch mit einem stürzenden Körper, der als dunkler Fleck am Bahndamm liegen bleibt.

So sind unsere Kommandos immer wieder von Przemysl nach Lodsch und von Lodsch nach Przemysl gefahren und wieder zurück. In ungeheizten Zügen im Winter des Jahres 1940 gewiß keine Kleinigkeit.

Und dazu die anderen Unternehmungen. Ich erinnere mich eines Tages, an dem Wagen auf Wagen in Przemysl einfuhr, und an dem die russische Kommission einen Zug zusammenstellte, der Polen nach Lemberg zurückführen sollte. Für Stunden ist das Lager der NSV. wieder einmal voll von Menschen. Hausrat und Vieh stehen durcheinander, und in wenigen Stunden soll der Zug abfahren. Die Kisten und Kasten sind oft so schwer, daß die Leute sie nicht allein bewältigen können, und wieder steht überall der Polizeimann und hilft.

In den großen russischen Wagen hocken die Menschen auf Pritschen und richten sich ein. In der Mitte steht ein eisernes Oefchen, und ab und zu liegt sogar Brennmaterial dabei. Wie lange es dauern wird, weiß niemand. Es weiß auch niemand, wo der Zug einmal halten wird. Jeder erhofft sich ein Ziel und keiner kennt es. Da ist eine Frau, deren Mann bei Odessa arbeitet, da ein Mann, der bei Lemberg wohnt und heim will. Familien, durch den Krieg getrennt, möchten endlich wieder zueinander kommen. Wir werden mit Fragen bestürmt und müssen an den Russen verweisen — der zuckt die Achseln.

„Drüben", meint er, „drüben wird alles werden."

Vorerst ist er vielmehr mit seinen Listen und mit den Ausweisen seiner Schützlinge beschäftigt. Wer nicht in der Liste steht, ob er einen Schein hat oder nicht, muß hinaus. Als der Zug endlich abrollt, bleiben ein paar Gepäckberge zurück und weinende Menschen. Sie haben alles verkauft, haben kein Geld mehr und keine Wohnung.

Was aus ihnen werden soll, wissen sie nicht.

In Przemysl sind in diesen Wochen viel Tränen vergossen worden.

Immer wieder wurde man auf der Straße angehalten und gefragt, wann eigentlich der oder jener, der drüben geblieben war, ankommen könne. So stand eine Frau Tag für Tag an der Brücke und wartete darauf, daß ihre Tochter kommen solle. Es war nicht leicht, diesen Menschen klar zu machen, daß Wochen und Wochen vergehen könnten, bis ihre Hoffnungen sich erfüllten. Russisch-Przemysl lag dicht vor uns, aber eine Verbindung gab es nicht.

*

Man gibt kein Bild von Przemysl, wenn man den bayrischen Ortskommandanten, seinen ebenfalls bayrischen Feldwebel und sein Kameradschaftsheim vergessen wollte. Dieses Kameradschaftsheim hatte zwei Vorteile, zuerst einmal hatte es elektrischen Strom, den es sonst in Przemysl nicht gab, und dann gab es dort — meistens wenigstens — Bier. Nicht gerade viel Bier, aber doch wenigstens Bier. Wer weiß, daß Wasser in Polen untrinkbar war, daß Tee und Kaffee an der Sanlinie fast unbekannte Genüsse geworden waren, der wird die Biertatsache zu schätzen wissen.

Mit dem Feldwebel mußte man gut stehen, sonst gab's nichts. Er nannte alles „ihr" mit dem Dienstgrad dazu und zog für seine Freunde die Zigarren aus der Brusttasche. Bezahlen durfte man sie nicht, denn er hatte sie auch geschenkt bekommen. Manchen Abend haben wir dort mit dem als Dolmetscher beschäftigten Professor, der lange in Rußland gelebt hatte, und der so schöne und so furchtbar lange Geschichten erzählen konnte, versessen.

An anderen Abenden saßen wir in unserer Polizeiunterkunft bei Kerzen, die man irgendwo „organisiert" hatte oder unten mit unseren Männern in der Kantine. In Przemysl wurde gute Kameradschaft gehalten, nicht nur unter uns, sondern auch mit der Wehrmacht und mit all den vielen Behörden, die außer uns den Winter dort verbrachten.

*

Die Quartierfrage war nicht so einfach zu lösen, wohnten wir doch in der Vorstadt. Ich hatte ein Zimmer in einer Privatwohnung gefunden und wurde von einem alten Weiblein, das nicht übermäßig reinlich, dafür aber sehr beflissen und geschäftig war, versorgt.

Die alte Matka hatte manche Sorgen. So um den Ofen, wenn es nicht warm werden wollte, so um das ewig verstopfte Klo, wenn man wieder einmal ins Europäische zurückfiel und das gewisse Papier auch in das Klo geworfen hatte und nicht in den zu diesem Zweck aufgestellten Kasten, so um mich, wenn es ihrer Ansicht nach draußen zu kalt war. Jeden Morgen erschien sie knixend und lächelnd, machte ewig Verbeugungen zu ihren Reden und hatte hinten ein paar Rattenschwänze als Frisur herausstehen. Versorgt hat sie mich gut, und wir waren beide traurig, als ich fortgehen mußte.

*

Waren vor meiner Zeit die Umsiedlertransporte fast täglich durch Przemysl gekommen, so war jetzt eine gewisse Ruhe eingetreten, die auch äußerlich ihre Folgen hatte. Die Pol.-Kompanie gab einen Zug an das Bataillon in Rzeszow ab, die SS-Truppe rückte ab und die Zeit wurde mit Quartiereinrichtung und Ausbildung ausgefüllt, bis — bis eben wieder neue Transporte kamen, bis der Flüchtlingsaustausch einsetzte und die Zeit der Befriedungsaktionen im Lande, die bisher der Schnee unmöglich gemacht hatte, begann.

Der Schnee wollte in diesem Jahr ja überhaupt nicht weichen, und wenn er auch im Altreich große Schwierigkeiten verursachte, in Polen lähmte er den Eisenbahn- und Autoverkehr beinahe völlig, und brachte das alte Beförderungsmittel, den Schlitten, wieder zu Ehren. Wer sich in einen Zug setzte, wußte kaum, wann er abfuhr, nie, wann er ankam, und kluge Leute versorgten sich für ihre Reise mit Proviant wie für Expeditionen, besonders, wenn sie in die Städte fuhren.

*

Mein nächstes Ziel war Rzeszow, der Sitz des Bataillons. Ein dreckiges, verbautes, von Juden bewohntes Nest mit der Oase aller Deutschen, dem Deutschen Hause. Hier habe ich eins der vielen Standgerichte, durch die Verhetzung der Polen notwendig gemacht, miterlebt.

Vorsitzender des Standgerichtes war der Bataillonskommandeur, seine Beisitzer der Gerichtsoffizier und ein Polizeimeister. Dazu kamen noch ein deutscher und ein polnischer Dolmetscher. Die Fälle ähnelten sich, zumeist handelte es sich um unerlaubten Waffenbesitz. Die Standgerichte kannten nur Freispruch oder Todesstrafe, ihre Urteile mußten vom Generalgouverneur bestätigt werden.

Nach sorgfältiger Vorarbeit durch den Gerichtsoffizier wurde das Material dem Standgericht vorgelegt, und der Fall wurde mit dem Angeklagten verhandelt. Langwierig war die stets notwendige Uebersetzung durch den Dolmetscher.

In meinem Falle stand ein junger Bursche vor Gericht, der, als die Polizei sich seinem Hause näherte, mit einem Gewehr durch den Hinterausgang geflohen war. Der Fall lag klar, trotzdem wurde mildernd beurteilt, daß der Junge nicht selber Besitzer der Waffe gewesen war, sondern sie nur aus Angst hatte fortbringen wollen. Mußte es trotzdem zu einem Todesurteil kommen, so wurde doch gleichzeitig vom Gericht ein Gnadengesuch an den Generalgouverneur abgeschickt.

Am andern Tage besuchte ich das Gefängnis im alten Schloß von Rzeszow. Ich habe so viele Sünder wegen Paß- und Devisenvergehen, Raubmörder und Mörder selten beieinander gesehen, wie dort. Harmloser sah es in der Frauenabteilung aus, in der Vergehen gegen die Preisverordnung am häufigsten waren.

*

Der südöstlichste Polizeiposten im Generalgouvernement und zugleich der südöstlichste Uebergang nach Rußland, war die Stadt Sanok. Sanok, vielleicht früher einmal Saneck, liegt in dem Zipfel, den das Generalgouvernement zwischen Rußland, Ungarn und der Slowakei hineinstreckt, und es ist ein kleines, im allgemeinen

sauberes Städtchen, in dem das wie üblich verwahrloste Ghetto keine große Rolle spielt. Die Stadt selber ist von einer ukrainischen Mehrheit bewohnt, die Bevölkerung ist freundlicher als sonst in Polen.

Nicht ganz einfach war es ja nun, nach Sanok zu kommen. Natürlich gab es eine Bahnverbindung, man fuhr zuerst nach Jaslo, wartete dort ein paar Stunden und nahm weiter den Zug nach Sanok, der nach dem Fahrplan etwa zwei Stunden fahren sollte, es aber niemals tat. Denn wenn eine Strecke jemals unter Schneeverwehungen und Verstopfung zu leiden hatte, dann war es die Strecke Jaslo—Sanok. Statt der zwei Stunden habe ich für diese Strecke 12 bis 14 Stunden Fahr- oder besser Wartezeit gebraucht.

Hier in Sanok stieß ich auch mit einer Kabaretttruppe zusammen, die in überfülltem Saal vor einem dankbaren Publikum von Soldaten ihre Kunst zeigte und jeden Tag im Schlitten weiter zog, um endlich oben in der Gegend von Danzig zu enden.

Wir waren, wie man später sehen wird, in Sanok direkt vergnügungssüchtig, wir hatten einmal in der Woche ein Kino, wir hatten das Kabarett, wir hatten ukrainische Abende, und wir hielten zusammen.

Der Posten des dortigen Grenzkommandanten war gerade frei geworden, und mit Bewilligung meiner Dienststelle in Krakau und nach Rücksprache mit dem Kommandeur des Bataillons übernahm ich ihn für einige Wochen.

Diese Wochen, die ich mit meinem Polizeizuge in der Gummifabrik, der „Insel", wie unsere liebenswürdige Wirtin, die Gattin des letzten Direktors der Fabrik, eine Wienerin, ihr Haus nannte, verbrachte, waren besonders erfreulich für mich.

Leider habe ich selber nur wenige Transporte nach Rußland hinüber abfertigen können, denn Sanok stand vor der Auflösung, aber ich denke immer noch gern an das prächtige Menschenmaterial, mit dem ich diese Aufgabe durchzuführen hatte, an die Sudetendeutschen meines Zuges und an meinen Polizeimeister K., der ebenso auf Ordnung hielt, wie er für seine Männer besorgt war.

Als ich das Kommando übernahm, war die Gummifabrik noch gut mit Rückwanderern belegt. Die Fabrik selber war stillgelegt

worden, in den Hallen lagen die Leute auf Strohschütten. Ein recht buntes Durcheinander, das wir gern nach drüben abziehen sahen.

Wie in Przemysl, so gab es auch hier eine Brücke und einen Uebergang für die Eisenbahn, der sechs Kilometer entfernt bei Sagorsch lag.

Früh am Morgen brachten wir zuerst die Panjewagen auf den Weg, und es zeigte sich, daß die Leute viel mehr mitschleppten, als ihre recht abgetriebenen Pferde ziehen konnten. Die Idee eines gemieteten Vorspanns, die einzelne hatten, war illusorisch, denn was das Tor auf der Brückenmitte passiert hatte, wurde nicht mehr zurückgelassen.

Ebenso lehnte der Russe jeden jüdischen Zuzug ab, was bei der Energie dieses Volkes, seinen Willen immer durchzusetzen, nicht ganz einfach war.

Wagen um Wagen rollte unter unserer Bewachung über die Brücke, Vieh wurde nachgetrieben, und als der Zauber zu Ende war, hatte auch zugleich dieser von Pionieren als Zollbrücke errichtete Uebergang seinen Zweck erfüllt, er stand noch etwa zwei Wochen, dann wurde er eines Tages abgerissen.

Viele Schwierigkeiten machte der Russe auch in Sagorsch mit einem Zuge. Immer wieder ging die Kommission von Wagen zu Wagen und prüfte die Ausweise der Leute. Immer wieder wurden einzelne zurückgestellt, und immer wieder versuchten sie, sich irgendwo anders einzuschmuggeln. Als nach Stunden endlich das Zeichen zur Abfahrt gegeben wurde, atmeten wir alle auf, und ich war froh, als ich mit meiner Polizeibedeckung den Bahnhof, der so aussah, wie eben ein Bahnhof aussieht, auf dem vierzehn Stunden ein Zug mit Polen gestanden hat, verlassen konnte.

Wir bereiteten uns also auf neue Aufgaben vor, reinigten mit jüdischer Hilfe die Fabrik, setzten unsere Waffen instand und wollten Befriedungsaktionen vornehmen. Leider ohne den gewünschten Erfolg, eine Erkundungsfahrt mit dem LKW. nach dem Süden endete in Schneewehen, und der Gedanke, ein Dorf durchzukämmen und zu untersuchen, mußte vorläufig zurückgestellt werden.

Immer wieder wollten Meldungen von polnischen Ueberläufern wissen, die in den Wäldern zusammenströmen und den Versuch

machen sollten, über eine der Grenzen durchzubrechen. Wir haben auch eine Aktion mit Schlitten durchgeführt und eine ganze Menge Leute sistiert. Waffen sind uns dort unten aber nicht mehr in die Hände gefallen.

Das große Ereignis von Sanok war der Tag der deutschen Polizei, den ich gemeinsam mit meinen Männern, mit der Wehrmacht und mit den Spitzen der Behörden beging. Ich hatte den musischen Talenten der Polizei doch nicht so ganz getraut und ein paar ukrainische Tänzer und Tänzerinnen, die ich in ihren bunten Kostümen tags zuvor gesehen hatte, um ihre Teilnahme gebeten. Aber auch, was mein Polizeimeister mit seinen Männern aufstellte, war vollwertig. Da war ein Lagerfeuer auf einer richtigen Bühne aufgebaut worden, da gab es einen Vorhang aus Zeltbahnen, den man auf- und zuziehen konnte, da gab es einen Sänger, der den Prinzen Eugen vortrug — er war zwar heiser (nämlich der Sänger), aber mit viel Rum vorübergehend in Form gebracht worden, und als die ukrainischen Tanzgruppen auftraten, staunte, wie der Polizeimeister sagte, die ganze Wehrmacht.

Wir hatten uns wirklich beliebt gemacht, und als ein paar Tage später der Befehl zum Abrücken kam, waren wir ebenso traurig wie die Ukrainer, die uns mit einer Gegeneinladung bedacht hatten.

Man konnte von Sanok aus Krakau mit der Eisenbahn auf zwei Wegen erreichen. Zuerst einmal südlich mit Umsteigen in Syke, wobei man zumeist das Pech hatte, auf dem kleinen Bahnhof ohne jede Verpflegungsmöglichkeit stundenlang warten zu müssen und zuletzt den Anschluß in Tarnow doch noch zu verpassen — und zweitens über Rzeszow.

Da ich meine Männer ja in Rzeszow doch noch abliefern und mich auch beim Bataillon verabschieden mußte, kam nur der letzte Weg in Frage.

Heikel war in Rzeszow die Quartierfrage, aber wo war sie das eigentlich nicht in Polen. Nachdem ich zweimal beim Sicherheitsdienst untergekommen war, einmal die Nacht fast auf der Straße zugebracht hätte und einmal beim Bataillon, so kam ich diesmal in die Wohnung eines beurlaubten Offiziers und überlegte mir, wie es wohl in Krakau werden würde, denn in Krakau konnte ich frühe-

stens um Mitternacht eintreffen, und Quartierämter pflegen auf Nachtgäste nicht zu warten.

Aber ich hatte wieder einmal Glück, das Gastzimmer des BdO. war frei, und ich konnte wenigstens richtig schlafen, um am andern Tage frisch für die Fahrt nach Zakopane zu sein, denn diesen durch die Olympiade bekannt gewordenen Winterkurort wollte ich auf meiner Fahrt durch Polen doch nicht auslassen.

Zakopane, am Fuße des Gasprovi in den Karpathen, ist der große Ausruheplatz aller in Polen Eingesetzten und zugleich Standort eines Polizeiskikommandos, das zwar nicht in Zakopane selbst, wohl aber drei Schlittenstunden davon entfernt liegt. Diese Skihütte, auf die immer ein Teil unserer Männer abgeordnet wird, war aber — denn als ich in Zakopane eintraf, troff es von allen Dächern, und die Straßen waren unergründlich geworden — nicht zu erreichen, und ich mußte mich damit begnügen, am andern Tage mit der Seilbahn auf den Gasprovi zu fahren, um den Skikünsten anderer Leute zuzusehen und außerdem Aufnahmen im Ort von den merkwürdigen Trachten der Goralen, die in ihren Sonntagskleidern fast wie aus einer Operette entsprungen aussehen, zu machen.

Bei den Goralen fielen mir die merkwürdigen Muscheln auf, mit denen sie ihre Hüte zieren. Sie sollen nur in einem See, der Meerauge genannt wird, gefunden werden, und es sind die gleichen Muscheln, die ich als Maske vor dem Gesicht eines Negers auf dem Markt in Tanga in Ostafrika, ein Jahr vorher, gesehen hatte.

Zakopane hatte selbstverständlich in diesem Kriegswinter 1940 keinen großen Besuch, es war einfach in das Erholungsprogramm eingeschaltet worden, und einzelne Dienststellen hatten dort Heime für ihre Mitarbeiter eröffnet. Daneben gab es noch drei oder vier Hotels, in denen man gut unterkommen konnte.

Aber es drängte mich doch zur Weiterfahrt, denn wenn ich — und so stand es in meinem Programm — vor Ostern wieder in Berlin sein wollte, dann mußte ich mich, wenn ich auch Warschau noch sehen wollte, nun doch beeilen.

Und Warschau, das polnischer Wahnwitz sinnlos geopfert hatte, wollte ich doch besuchen.

Ein Kuriosum gibt es auf der Bahnstrecke von Zakopane nach

Krakau, nämlich eine Station, die nicht mehr zum Generalgouvernement, sondern zum Reich gehört, in der man also, wenn man aussteigen will, die Zollgrenze passieren muß und wo nach Mark und nicht nach Zloty gerechnet wird.

In Polen ging es mit dem Rechnungswesen ein wenig durcheinander. Die gültige Münze war der Zloty, dessen Kurs mit 50 Reichspfennigen festgelegt war, und von dem unheimlich schmutzige Scheine im Umlauf waren. In allen deutschen Gaststätten aber wurde nach Reichsmark gerechnet, und man bezahlte das Doppelte in Zloty, polnische Geschäfte rechneten natürlich in ihrer Währung.

*

Die Fahrt nach Warschau konnte man um Ostern 1940 bereits bequem mit einem Nachtschnellzug zurücklegen, man nahm sich ein Bett im Schlafwagen und hoffte auf eine Verspätung des D-Zuges, weil der schon gegen sechs Uhr morgens in Warschau einlief. Meist — und auch in unserm Falle — war diese Hoffnung vergebens, und man kam also unrasiert an, wenn man nicht gerade bis Praga durchfahren wollte.

Ich schreibe diese Zeilen im deutschen Straßburg, und es liegen noch mancherlei Einsätze der Polizei hinter mir, an die man damals in Polen in seinen kühnsten Träumen nicht gedacht hätte. Und wenn ich nun, während ich schreibe, alle die Ereignisse noch einmal an mir vorbeiziehen lasse, um sie anderen mitzuteilen, und bei denen meiner Kameraden, die den oder jenen Einsatz mitgemacht haben, die Erinnerung zu wecken und aufzufrischen, dann tauchen Einzelbilder besonders plastisch hervor.

So die der vielen Fahrten, die ich in Polen gemacht habe. Im Panjeschlitten in der Nacht von Przemysl nach Suravica, weil der Weg so verschneit war, daß kein Kraftwagen ihn mehr passieren konnte. Es war eisigkalt in diesem Panjeschlitten, der oft so schief lag, daß man sich schon im Graben liegen sah, und Ohren- und Kopfschützer genügten kaum, um das Gesicht vor dem Erfrieren zu schützen. Dann wieder steht da meine Erkundungsfahrt mit dem LKW. von Sanok nach Sagorsch, und die Kletterei, die ich mit meinen Männern an dem verschneiten und vereisten Steilhang

unternahm, um das alte Kloster, das wir unbedingt sehen mußten, zu erreichen. Ich sehe uns immer noch in kühnem Bogen von einem Ast zum nächsten schwingen, unser Ziel nicht erreichen und an zehn Meter herunterkollern.

Dann steht an einem Sonntagmorgen der Schlitten des Gutsverwalters des Fürsten Sapieha vor unserer Tür und wir fahren, um eine Jagdbesprechung abzuhalten, in den eiskalten Sonnentag hinein, und sind froh, als wir uns in dem Gutshaus an den warmen Kachelofen drücken können.

Nächte in der Eisenbahn, mitten zwischen schlafenden Soldaten, Nächte in Wartesälen, in denen rundherum von ganz Polen erzählt wird. Man kennt da den und den, man hat überall Bekannte, und wenn man sie noch nicht hat, wird man an die Bekannten des anderen empfohlen: „Sagen Sie nur, daß Sie mit mir zusammen waren —" dann wird man gastlich aufgenommen.

Und wo man ist, hört man Neues. Da erzählt der Forstbeamte von seinem einsamen Posten in den großen Wäldern hinter Warschau, da der Zöllner von seiner Station und wie es auf ihr zugeht, da sitzt ein Gendarm, der wochenlang nur seine zwei Kameraden gesehen hat und der nun auf Urlaub fährt, da der Führer einer Landesschützenkompanie, der aus dem Urlaub kommt und der in Wien war.

„Gleich zuerst, als ich ankommen bin, bin ich nit nach Haus gangen, gleich im Caféhaus bin ich gesessen, und von Polen hab ich gedacht, es kann mich —", na, was man so sagt und denkt, wenn man Soldat ist.

Besonders schöne Geschichten fuhren auf der Eisenbahn mit und wurden, ohne je gedruckt zu sein, in ganz Polen belacht. So die Geschichte von dem Mann, der frisch aus einer Großstadt des Reiches in ein Nest irgendwo an der Demarkationslinie hineinschneite, und der sich Polen anders gedacht hatte, als es war. Gerade zu dieser Zeit nämlich herrschte in jener Gegend — ich nenne sie doch nicht und ich gebe auch keinen Anhalt, aus dem man sie erraten könnte — tiefster Frieden. Es ist gewiß nicht immer so im Generalgouvernement gewesen, und an anderer Stelle wäre unser Held wohl wirklich zum Helden geworden.

Hier nicht.

Er befragte sich also drei Tage lang bei jedem über das Wo und Wie, und ob man als Zivilist ohne Waffen gehen könne, oder ob man nicht doch lieber —?

Nun gab es in diesem Kaff genug Leute, die sich ödeten und die einem Spaß nicht auswichen. Und der Spaßmacher war ja leibhaftig zu ihnen gekommen. Also rieten sie ihm zuerst einmal zu einem Koppel und hängten ihm die schwerste Pistole, die sie auftreiben konnten, da an.

Mit der fühlte sich unser Freund schon sicherer.

Nun aber kam das Malheur. Eines Tages saß er in einer Dienststelle als Besucher und nun lief ein Film vor ihm ab, wie er nicht echter hätte sein können.

Man führte ein Individuum ins Zimmer und meldete, der Mann habe zwei Deutsche ermordet. Der gab das zu, und während noch die Vernehmung vor dem staunenden Gast vor sich ging, knallten draußen Schüsse und ein anderer stürzte herein und meldete einen Ueberfall auf das Lager.

Jetzt mußte unser Freund den Gefangenen mit der Pistole, die vorsichtshalber ungeladen war, bewachen, während draußen der Kampf mit Schießen und Geschrei tobte und siegreich beendet wurde.

Nun wagte sich unser Mann aber nicht mehr auf die Straße, sondern verlangte eine Bedeckung, die ihm auch gegeben wurde.

Natürlich sprach er am andern Tage zum Landrat davon und äußerte sich recht besorgt über die Unsicherheit der Gegend. Der war nun ein echter Schwabe und nicht aus der Ruhe zu bringen.

„Habbe Sie denn net gemerkt, mei Lieber, daß die Kerle Sie so recht auf de Arm genomme habbe?" schwäbelte er.

Das war nun aber unserm Fremdling auch nicht recht, und zuletzt meinte er: „Der Landrat will es eben nur nicht wahrhaben, aber ich habe doch alles selber gesehen und gehört."

Ja, und über so etwas freute man sich eben damals in Polen. Und wenn es wirklich einmal zu einem Einsatz kam, bei dem ernst gemacht werden mußte, dann sprach man viel weniger davon. Denn in Wirklichkeit hat die Polizei in diesem eiskalten Winter des Jahres 1940 einen sehr schweren Dienst gehabt.

*

Das Ziel aller derer, die dem Krieg einmal wirklich ins Auge sehen wollten, war die Stadt Warschau. In Warschau lagen ein Regimentsstab der Polizei und mehrere Bataillonsstäbe.

Schon auf der Fahrt vom Bahnhof zum Regiment bekamen wir die ersten Anzeichen der Beschießung zu sehen. Der Bahnhof selber hatte schwer gelitten, war aber längst wieder in Betrieb. In den Straßen um den Bahnhof herum waren zumeist nur Einzelhäuser von Fliegerbomben getroffen worden und eingestürzt, später fand ich ganze Straßenzüge, deren Häuser in Ruinen verwandelt worden waren.

Hier in Warschau hatte die Polizei einzelne Stützpunkte eingerichtet und unterhielt außerdem einen lebhaften Streifendienst, um Ruhe und Ordnung in dieser schwer übersichtlichen Stadt mit ihrem großen und verwinkelten Ghetto aufrechtzuerhalten.

Dieses Ghetto war eins meiner ersten Ziele. Es war mit Stacheldraht eingezäunt, wenigstens begann man damals mit dieser Einzäunung, und große Schilder machten auf die Seuchengefahr aufmerksam und verboten das außerdienstliche Betreten dieses Stadtviertels.

Wie in Krakau und in anderen Städten, so hatte man auch hier für Juden die Anweisung gegeben, daß sie die Straßen nur mit weißer Armbinde und blauem Davidsstern betreten durften. Alle Maße waren in der Verfügung genau angegeben, denn wer die Juden kennt, der weiß, was sonst bald aus der Armbinde geworden wäre. Der Talmud lehrt ja wohl, daß man sich in allen Fragen an den Buchstaben und nicht an den Sinn halten soll, und in dieser Buchstabenauslegung sind die Kinder Israel von jeher Meister gewesen.

Im übrigen waren alle Fragen, die Juden betreffend, um das Kapitel Jude in Polen hier noch einmal kurz zu streifen, genau geregelt. In dem damaligen Lodsch, wohl der reizlosesten Stadt, die ich jemals gesehen habe und eine der judenreichsten dazu, hatte man begonnen, die Juden aus allen Stadtteilen in einem Stadtviertel, das ihnen vorerst vorbehalten sein sollte, zu sammeln. Dazu war mancher energische Eingriff der Polizei notwendig, denn die Juden wollten nicht verstehen, daß ihre Vorherrschaft auch hier im Osten

für alle Zeiten beendet sei. Das so entstandene Ghetto wurde eingegittert, und hier sah ich ein Kuriosum, nämlich jüdische Polizisten und eine jüdische Polizeiwache. Wer, wie ich, einmal durch diese Viertel von Lodsch gegangen ist, wird verstehen, daß man zu diesen Maßnahmen greifen mußte und daß man die eigene polizeiliche Bewachung möglichst von außen vornahm. Hier in Lodsch übrigens, das durch die Bemühungen aller Stellen aus einem polnischen Lodsch zu einem deutschen Litzmannstadt werden sollte, war der Davidsstern schwarz auf gelbem Grunde und mußte aufgenäht vorn und hinten getragen werden. Ich werde auf Lodsch in anderem Zusammenhang noch einmal zurückkommen.

Vorläufig war ich ja noch in Warschau — und im Ghetto von Warschau. Ich hatte mir vom Bataillon einen Wachtmeister ausgebeten, der das Ghetto vom Streifendienst her gut kannte, und machte mich mit ihm zusammen auf den Weg. Nachdem wir eine ganze Reihe von Häusern besucht hatten, die in ihrer Winkligkeit und Unübersichtlichkeit kaum übertroffen werden können, kamen wir auf den Markt. Genauer gesagt, auf den Trödelmarkt. Wenn ich hier vorhin von einer Vorherrschaft der Juden im Osten sprach, dann konnte ich hier mit eigenen Augen sehen, worin sie bestand: es gibt nämlich einfach nichts, womit der Jude nicht noch und immer wieder Handel treiben kann. Durchgeführt bis zum allerältesten Lumpen. Der östliche Jude herrscht nicht wie der des Westens als Großkapitalist und als rücksichtsloser Beherrscher des Weltmarktes, nicht mit Aktienpaketen oder mit Bodenschätzen, sondern in Kleinkram und durch die Masse. Und doch ist, wenn man dem Herkommen auch dieser, oft längst nicht mehr jüdische Namen führenden Leute nachforscht, ihr Stammland seit Jahrhunderten der Osten. Hier konnten sie sich einnisten, hier bauten sie ihre Schulen und Synagogen, hier zogen sie aus der abgeschlossenen Gemeinschaft der Ghettos ihren Vorteil, und von hier aus strömten sie in jedes Land, das schwach genug war, ihnen dieses Einströmen zu gewähren. Wie dann aus dem Althändler der Getreidejude, der Viehjude, der Pferdejude wurde, wie der kleine Wechsler und Geldverleiher zum Bankier des Westens aufstieg, wie der Talmudjude zum Rechtsgelehrten wurde, der seine Spitzfindigkeit skrupellos mit dem Wort

und dem Buchstaben gegen den Sinn des Gesetzes einsetzte, das ist inzwischen bekannt genug geworden, um es hier noch einmal des breiteren auszuführen. Das Dritte Reich konnte in der Verfolgung seines Zieles, dem deutschen Volke einen genügenden und keimfreien Lebensraum und darüber hinaus eine Neuordnung Europas zu schaffen, an dieser Keimzelle der Zerstörung nicht vorbeigehen. Es ist nicht daran vorbeigegangen, und das fertige Werk wird am klarsten und einfachsten die getroffenen Maßnahmen auch für die anderen, die es heute nicht sehen wollen, begründen und rechtfertigen.

Da ich mich in diesen Ameisenhaufen des jüdischen Marktes aus naheliegenden Gründen nicht allzu weit hineinbegeben, wohl aber auch den ganzen Betrieb im Bilde festhalten wollte, so sah ich mich nach einem hochgelegenen Standpunkte um, von dem aus ich meine Aufnahmen machen konnte.

Ich fand ihn auf einem Balkon.

Die Haustür war verschlossen und der Schlüssel nicht zu finden. Natürlich hatten sich um unsere grünen Uniformen sofort eine ganze Menge Juden angesammelt, denn Leute, die nichts zu tun haben, findet man nirgends so viel wie im Ghetto, und als ich das Wort „Aufmachen!" sagte, waren sofort ebenso viele Dietriche wie Menschen da, und man stocherte in dem Schloß herum. Den letzten Erfolg hatte aber doch mein Wachtmeister, der mit raschem Druck die Tür öffnen konnte.

Oben öffnete uns ein Judenmädel, das rasch beruhigt war, als wir nur nach ihrem Balkon fragten, und führte uns durch die Zimmer, die nur Abstellraum für vielerlei Kram, aber bestimmt keine Wohnräume waren, zu dem Balkon. Als ich meine Aufnahmen gemacht hatte, konnte ich durch einen Blick in die Küche noch feststellen, wieviel Menschen in dieser einen Wohnung hockten und welche Räume sie für ihr „Wohnen" wirklich brauchten. Ich mußte daran denken, wie Gustav Freytag in seinem „Soll und Haben" den Schlupfwinkel des alten Veit Itzig im alten Breslau beschreibt, und ich habe nach meiner Rückkehr nach Berlin diese Stelle noch einmal mit ganz neuen Augen gelesen.

Hatte ich so meinen ersten Ausflug in das jüdische Warschau gemacht, dann galt ein zweiter dem zerstörten Warschau. Den unter-

nahm ich gemeinsam mit dem Feuerlöschdezernenten des BdO. Krakau, dem Baurat G., und unter sachkundiger Führung eines polnischen Feuerwehrfachmannes.

Während in anderen Städten des Generalgouvernements die polnische Polizei vorübergehend ihren Dienst nicht hatte versehen können und durch das NSKK. und deutsche Polizei ersetzt worden war, hatte in Warschau keine Unterbrechung stattgefunden. Polnische Polizisten regelten den Straßenverkehr, und die polnische Feuerwehr stand in ihren grotesk anmutenden blinkenden Messinghelmen vor den Wachen und saß bei Bränden auf den Wagen.

Unser Führer, übrigens ehemaliger Artillerist im alten Oesterreich, gab uns ein gutes Bild der zerstörten Stadt. Mit ihm gemeinsam bestiegen wir die achtzehn Stockwerke des zumeist ausgebrannten Hochhauses — der Aufzug war nicht mehr in Betrieb — und sahen von oben auf das Ruinenviertel um das Schloß und das Theater herum, dessen kahle Mauern die lebendigste Anklage der Verteidigung einer offenen Millionenstadt sind. Immer wieder tauchte die Frage auf, warum eigentlich der Befehlshaber die Stadt verteidigt habe, und immer wieder endeten wir bei dem gleichen Irrsinn. Man hatte den Lügen der Feindpropaganda mehr geglaubt als den Tatsachen des deutschen Vormarsches, kurz, man hatte jeden Unsinn geglaubt. Man hatte von einem russischen Entsatz für Warschau gefaselt, von einem siegreichen Vormarsch der Feindmächte im Westen. Man hatte nicht sehen wollen und hatte nicht gesehen.

Es ist uns Deutschen nie klargeworden, warum später andere Regierungen aus dem Beispiel Warschau nicht hatten lernen wollen. Sie alle, der Reihe nach die Norweger, die Belgier, die Holländer und die Franzosen, haben ihren Unglauben schwer büßen müssen.

Unser Gewährsmann war ein guter Erklärer. Er zeigte uns seine von Maschinengewehrtreffern durchsiebten Fahrzeuge, die während der Beschießung die Brände einzudämmen versucht hatten, er zeigte uns die zerstörten Fabriken in Praga und die Ruinen des Theaters. Nur dem raschen Vordringen unserer Panzer und der rasch in Polen errungenen Ueberlegenheit im Luftraum ist es wohl zu danken, daß die großen Weichselbrücken, die Warschau mit Praga verbanden, nicht auch zerstört worden sind. Ich habe auf meinen

späteren Fahrten so viel Brückenzerstörungen gefunden, daß mich diese Tatsache heute noch wunder nimmt.

Einen merkwürdigen Menschen lernte ich in dem Bibliothekar der Universitätsbücherei kennen, der mir mit Stolz seine Schätze zeigte. In der Universität und um sie herum ist viel zerstört worden, keine Fensterscheibe ist damals in Warschau ganz geblieben. Als ich zufällig eine Ausgabe von Dickens „Weihnachtsabend" herauszog, erzählte er mir, er habe das Buch gerade während der Beschießung hier in der Bücherei gelesen, und er verdanke dieser Lektüre die innere Ruhe, mit der er alles durchgehalten habe, während um ihn herum eine Welt in Trümmer ging. Nun, Dickens hätte, wenn er diese Tatsache noch hätte vernehmen können, wohl über diesen literarischen Erfolg befriedigt schmunzeln können.

So merkwürdig es klingt, in diesen Märztagen des Jahres 1940 ist Warschau nicht nur die zerstörteste, sondern auch die lebenslustigste Stadt des Ostens gewesen. Die Hauptstraßen waren, selbst da, wo sie durch Ruinenfelder führten, voll von Menschen. Im Gegensatz zum Altreich hatte man von einer Verdunklung abgesehen, die Schaufenster waren erleuchtet, die Straßenbahnen fuhren und waren überfüllt, die für Warschau eigentümlichen Zeitungsjungen drängten sich überall durch den Verkehr und fuhren auf den Straßenbahnen außen stehend ein Stück mit, obgleich an diesen Bahnen die Menschen oft schon wie die Trauben hingen, die Cafés waren gut besucht, und neben den polnischen Kinos gab es auch ein Polizeikino, das unter der Leitung eines Vorführers der Ufa aus Berlin stand. Daß dieses Polizeikino oben im Dachgeschoß zerstört war, tat dem Besuch keinen Abbruch. Dazu gab es eine Reihe von Caféhäusern, in denen Angehörige der Warschauer Oper die Bedienung übernommen hatten und in denen man oft sehen konnte, daß Polen der Bedienung zur Begrüßung mit tiefer Verbeugung die Hand küßten.

Und es gab Varietés, in denen man trotz doppelter Vorstellungen täglich kaum einen Platz haben konnte, und deren Vorführungen recht beachtlich waren.

Es war ein merkwürdiges Gefühl, wenn man nach dem Varieté wieder auf die Straße trat, das Leben um sich sah und wenn man dann durch die Ruinenstadt heimwärts fuhr. „Media in vita morte

cincti sumus" beginnt ein alter Mönchsgesang des Mittelalters. „Mitten im Leben sind wir vom Tode umfangen." Warschau hat wie ein lebendiges Warnmal dieses alten Sanges im polnischen Winter 1940 gestanden.

*

Ehe ich den Osten endgültig verließ, machte ich noch dem damaligen Lodsch einen Besuch. Dieser Besuch galt zuerst einmal den Sammellagern der Wolhynien- und Galiziendeutschen und daneben auch dem Ghetto der Stadt. Ich habe von dem letzteren bereits gesprochen und kann es hier übergehen.

Aber von den Lagern möchte ich hier noch erzählen. Hatte ich schon in Przemysl Gelegenheit gehabt, mit den Galiziendeutschen bald nach ihrem Grenzübertritt zu sprechen, so konnte ich mein Material hier in Lodsch ergänzen und vervollständigen. Mein Plan, im späteren Frühjahr auch den neuen Siedlungen im Warthegau einen Besuch abzustatten, ist durch den Einsatz in Norwegen, an den man damals ja noch nicht denken konnte, zunichte geworden, aber auch in Lodsch habe ich viel gesehen.

Die Panjewagen, die in Przemysl die Brücke überfahren hatten und in Jaroslau verladen worden waren, standen außerhalb von Lodsch als Wagenpark gesammelt. Die Umsiedlung war im Gange. An jedem Tage wurden Familien, die gesammelt worden waren, aufgerufen und mit Autobussen ihrer neuen Heimat zugeführt. Andere Familien saßen in den verschiedenen Lagern der Stadt und erwarteten ihren Anruf. Betreut wurde die ganze Aktion von der Volksdeutschen Mittelstelle in Berlin und von ihren überall eingesetzten Helfern und Helferinnen, und es war interessant, zu sehen, in wieviel kleine und Kleinstarbeit sich die Durchführung eines großen Gedankens umsetzen muß, wieviel Genauigkeit und guter Wille auf allen Seiten da notwendig sind, und wie das Räderwerk einer durchdachten Organisation bis ins kleinste hinein klappt und wie, das muß auch an dieser Stelle gesagt werden, der eine große Gedanke des Führers alle Deutschen, die Deutschen im Inland und die im Ausland zugleich, erfüllt und beseelt.

Kam ich im ersten Lager in einen Bienenkorb, in dem alles durcheinanderschwirrte, in dem Menschen aufgerufen wurden und Kisten und Kasten sich in den Gängen stapelten, dann kam ich in anderen Lagern dazu, die Kleinarbeit zu sehen und zu bewundern. Jedes Lager unterstand einem Führer, dem Helfer beiderlei Geschlechtes zur Seite standen. Die Kinder wurden von Sanitätern und von Krankenschwestern betreut, und ich kam gerade dazu, als ein Mann mit einer großen Flasche mit Lebertran von Raum zu Raum ging und immer wieder sein: „Für alle Kinder!" rief. Dann umdrängten ihn ganze Scharen, und daß ihnen der Lebertran, von dem sie bisher wenig gewußt hatten, gut tat, das konnte man ihnen ansehen.

Siebzig, achtzig Jahre waren vergangen, seit die Vorfahren dieser Volksdeutschen ihre Heimat verlassen hatten und nach dem Osten ausgewandert waren. Aber bis zum heutigen Tage hatten sie sich ihren Dialekt erhalten, und in unverfälschter Mundart erzählte mir der Pfälzer, der nie die Pfalz gesehen hatte, vom Leben in Polen und früher in Rußland und von ihren Wünschen.

Bald einen Hof und bald an die Arbeit gehen, das wollten sie alle. Aber als Bauern wußten sie auch, daß gut Ding Weile haben will, und daß man warten muß, wenn eine rechte Zukunft daraus werden soll. Lange genug warten hatten sie ja drüben müssen, wo sie als Minderheit keine Rechte hatten und wo sie ausgenutzt und bedrückt wurden.

Aber in ihrem Dorf haben sie in all den Jahren ihre deutsche Art erhalten, und selten habe ich in Lodsch Familien gefunden, in denen nicht Deutsche untereinander geheiratet hatten.

Auf meine Frage, wer ihnen denn geholfen habe, ihr Deutschtum so zu bewahren, ist mir oft der Name eines Lehrers, eines Kantors und auch eines Pastors genannt worden, und auch der Reichsführer SS hat, wie mir erzählt wurde, diesen rechten Pastoren seine Anerkennung nicht versagt.

Noch einmal zog in den Berichten dieser Bauern, mit denen ich am Tisch saß, die schwere Zeit, die sie durchlebt hatten, an mir vorbei. Noch einmal sah ich sie in ihren alten Dörfern im Osten, ich sah sie den Wagen volladen und die Pferde einspannen, ich sah sie auf dem Trekk durch den eisigen Winter des Ostens, sah sie über

die Brücke ziehen, die Hakenkreuzfähnchen herausstrecken und mit leuchtenden Augen „Heil Hitler!“ grüßen.

Und wir sprachen von dem, was sie erwarteten, von deutschen Dörfern im Warthegau, von Bauernhöfen, von Aeckern, von einer neuen Volksgemeinschaft und von unserm Leben im neuen Reich.

Am Morgen des Karfreitag kehrte ich dann von meiner Polenfahrt nach Berlin zurück.

2. Norwegen

Um einem Eingriff Englands in norwegische und dänische Hoheitsrechte und damit einer Flankenbedrohung Deutschlands entgegenzutreten, besetzte die deutsche Wehrmacht in Gemeinschaft mit der Luftwaffe und mit der Marine schlagartig die ganze norwegische Küste von Narvik bis herunter nach Oslo und ebenso Dänemark. Diese Besetzung geschah in den ersten Apriltagen, und bereits am 12. April traten im Hauptamt der Ordnungs-Polizei in Berlin zwei — wie sie vorläufig genannt wurden — Befehlsstäbe A und B zusammen. Von diesen Befehlsstäben war der Stab A für Norwegen, der Stab B für Dänemark vorgesehen, falls, und diese Frage war damals noch völlig ungeklärt, ein polizeilicher Einsatz in einem dieser Länder überhaupt in Betracht kommen sollte.

Die ruhige Haltung des dänischen Königs und das Verhalten der Dänen überhaupt ließ ein Eingreifen deutscher Polizei in Dänemark als nicht notwendig erscheinen. Der Stab B trat noch einige Male zusammen, und ich habe ihn zum Teil später als B. d. O. Holland im Haag wiedergetroffen. Anders ging es mit uns, dem Befehlsstab A. Am Montag, dem 22. April, erfuhr ich telefonisch, daß ein Einsatz in Norwegen nicht nur endgültig befohlen worden sei, sondern mehr noch, daß ein Teil des Stabes bereits mit Flugzeug nach Oslo abgegangen sei.

Der Abtransport des Reststabes und der ersten eingesetzten Bataillone war für den 24. April befohlen worden. Am 23. nachmittags standen die zwei Polizeibataillone in der Kaserne der alten Maikäfer an der Chausseestraße und wurden vom Chef der Ordnungspolizei, General D., verabschiedet.

In seiner Ansprache an die Männer führte der General aus, daß die Verhältnisse in Norwegen nicht mit denen in Polen zu vergleichen seien. Die Norweger seien ein uns rassisch verwandtes Volk, und wir wollten ja nicht in das Land einrücken, um es mit Krieg zu

überziehen, sondern vielmehr, um es vor viel schlimmeren Gefahren eines Krieges, den England in den friedlichen Norden hineintragen wolle, zu bewahren. Das Land habe seine Regierung, seine Verwaltung und sein eigenes wirtschaftliches Leben, in das so wenig wie möglich eingegriffen werden solle. Die deutsche Polizei solle sich in Norwegen als Freund und als Gast fühlen, wo sie aber auf Widerstand stoße, solle sie hart aber gerecht durchgreifen. Mit einem Sieg Heil auf den Führer schloß die Ansprache.

Am anderen Morgen war es soweit. Als ich gegen 7 Uhr früh auf dem Anhalter Güterbahnhof ankam, rollte bereits Polizeifahrzeug auf Polizeifahrzeug an, und in zwei langen Zügen wurden die beiden Bataillone verladen. Der Stab des Befehlshabers, also wir, sollte sich dem zuerst abfahrenden Bataillon anschließen.

Mit Ausnahme von zwei Oberleutnanten hatte jeder von uns soldatische Erfahrungen aus dem Weltkrieg und der Vorkriegszeit hinter sich, und auch die beiden Kameraden hatten die verschiedensten Einsätze mitgemacht. „Heurige Hasen" hatten wir also keineswegs unter der Mannschaft. So puppte sich jeder rasch in seiner Ecke ein, Besuche im Nebenabteil, das uns ebenfalls eingeräumt worden war, wurden gemacht, und das besonders gute und herzliche kameradschaftliche Verhältnis, das diesen Stab Norwegen auszeichnete, wurde wohl schon auf dieser Eisenbahnfahrt begründet. Seine innerste Festigkeit aber erhielt es durch den Befehlshaber, Generalmajor R. selber, dessen gütige und allesverstehende Art jeden Mißklang ausschloß. Wir hatten damals „unseren" General ja erst einmal kurz gesehen, als wir noch wartend und zweifelnd in Berlin in der Kaserne Kesselsdorfstraße saßen und nicht wußten, ob wir überhaupt eingesetzt werden würden. Ich greife also in meiner kurzen Charakteristik des Generals späteren Erfahrungen vor.

Einsatz oder Nichteinsatz, das ist wohl auch heute noch die große Frage, die jeden Angehörigen der Polizei beschäftigt. Als ich einmal den Kreuzer Emden in Wilhelmshaven vor einer Ausreise besuchte, fand ich am Gefechtsturm Namensschilder, die Ehrentage des Kreuzers in der Erinnerung wachhalten sollten. Ein solches Erinnerungsmal müßte heute für die Polizei die Namen: Sudetenland, Oesterreich, Protektorat Böhmen und Mähren, Memelgebiet, Polen, Norwegen,

Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Elsaß und Lothringen tragen. Wenn auch der eine oder andere Einsatz nur vorübergehend gewesen sein mag, die Namensliste ist doch schon lang genug und spricht für sich selber. Besonders, wenn man bedenkt, daß seit Beginn des Krieges die Bataillone fast nur aus Reservepolizei mit einem Stammpersonal aus der aktiven Polizei bestehen, daß viele der Männer, die jetzt Wache stehen, Streifendienst machen und Straßendienst, noch kurz vorher in ihrem Zivilberuf steckten und nicht viel von Polizei wußten, und daß ihre Ausbildung zumeist wesentlich kürzer war als jene der Angehörigen der Wehrmacht.

Jetzt saßen unsere Schnurzelbache — General R. pflegte immer nur vom Wachtmeister Schnurzelbach zu sprechen, wenn er einmal Geschichten aus seinen reichen Erfahrungen auskramte — in den Eisenbahnwagen, sangen vom „Kerl wie Samt und Seide, nur schade, daß er soff" und andere Soldatenlieder und rollten nach Norden.

Die Frage, welche Strecke und wie lange wir fahren würden, beschäftigte uns alle, Offiziere und Wachtmeister. Eins wußten wir ja schon, wir würden durch Schleswig-Holstein und Dänemark bis zum Norden Jütlands, zu dem kleinen Hafen Fredrikshavn gefahren und von dort nach Norwegen übergesetzt werden. Wie das zu geschehen hätte, und wo wir wieder an Land gehen sollten, davon machten wir uns ein recht unklares Bild.

Zwischendurch redeten wir uns aneinander heran und lernten uns kennen. Mit dem Oberleutnant A., dem Nachrichtenmann, war ich schon in Warschau zusammen gewesen, Oberleutnant K., der Adjutant, lang und nicht aus der Ruhe zu bringen, und Major M., der Kraftfahrer, stammten aus dem Stabe des Generals aus Breslau und Kattowitz. Ebenfalls Kattowitzer war unser famoser Oberinspektor und Geldmann M., der sich später wegen seines Zivils den Namen der „Erbhofbauer" verdiente, immer überlegen und jede Lage mit einem treffenden Spott überwindenden Wort, das oft verblüffend den Nagel mitten auf den Kopf traf, Major R., der IA des Stabes. Ihn hatte man gerade vor dem Einsatz von Berlin nach Brünn versetzt, und er befand sich also im wahrsten Sinne des Wortes mit seinem ganzen Hausstand auf der Achse. Der Nachrichtenmajor W.

kam aus Nürnberg und war im Herzen Hamburger, Hamburger war auch Hauptmann K., Berliner der Oberstabsarzt Dr. A., lang und immer ein wenig mißvergnügt, man sagte ihm nach, daß er lieber nach Italien als nach Norwegen gefahren wäre. Wenn ich den Chef des Stabes, Oberstleutnant A., erst an dieser Stelle erwähne, dann hat das nichts mit Reihenfolge zu tun, im Gegenteil, er war neben dem General, wie man sich berlinisch ausdrückt, die Seele vom Buttergeschäft, aber weder er noch der bisherige Adjutant von Charlottenburg, Hauptmann Sch., gehörten zu unserer Eisenbahngesellschaft, sie waren, wie schon erwähnt, mit dem Flugzeug vorangeschickt worden.

Mit den Herren des Bataillons trafen wir beim ersten Mittagessen aus der Feldküche, das wir zwischen den Geleisen eines Verschiebebahnhofes irgendwo im Mecklenburgischen einnahmen, zum ersten Male zusammen und freundeten uns mit ihnen an. Zum letzten Male auf deutschem Boden aßen wir in Flensburg zu Abend, und am anderen Morgen, als wir aufwachten, hielt unser Zug in Aalborg, und wir hatten gedacht, man hätte uns in der Nacht schon bis Fredrikshavn gerollt.

Wir „Norweger" hatten seit Berlin das Gefühl, das große Los dieses Krieges gezogen zu haben. Vergessen wir doch nicht, wie es damals, also in jenen Apriltagen, aussah: die Westfront noch immer erstarrt, Maginotlinie eisenstarrend gegen den uneinnehmbaren Westwall. Belgien und Holland scheinbar neutral, Polen fest in deutscher Hand.

Wir aber gingen in den Krieg. Zwischen Jütland und Oslo britische Flotte, die U-Boote, britische Landetruppen in Aandalsnes und auf den Inseln vor Narvik, norwegische Divisionen bei Bodö und Mo, an der schwedischen Grenze und bei Lillehammer. Gleich hinter Bergen bei Voss sperrten sie den Durchgang ins Gebirge, und eine Verbindung Drontheim—Oslo gab es noch nicht. Ich werde darauf zurückkommen, wie die Polizeioffiziere und Wachtmeister über Krieg und Kriegsteilnahme dachten und noch denken, und ich werde besonders versuchen, dem jüngeren Polizeioffizier gerecht zu werden, den eine schwere Pflicht zwang, nicht an die Front zu gehen, sondern im Hinterland auszuhalten und erobertes Land dem Deutsch-

tum zu gewinnen und zu bewahren. Wer dem Polizeioffizier aus diesem Aushalten einen Vorwurf machen wollte, der kennt ihn nicht, und der wird seiner Auffassung von Pflichterfüllung nicht gerecht.

In Aalborg zeigte unser Erbhofbauer zum ersten Male seine Fähigkeiten, indem er — Gott weiß wo — Reichskreditkassenscheine und damit Frühstück und Obst „organisierte". Und dann rollten wir weiter.

„Wenn wir Glück haben, sind wir heute abend in Oslo", sagten wir und wir glaubten es sogar. Ohne mit dem Tempo eines Transportzuges zu rechnen. Unser Zug fuhr — blieb stehen — fuhr wieder und blieb endlich in einem kleinen Bahnhof, nicht weit von Fredrikshavn endgültig stehen. Den Nachmittag, den Abend und die ganze Nacht. In dieser Nacht sahen wir in der Ferne Scheinwerfer, die hellen Streifen der Leuchtspurmunition und zuletzt eine helle Flamme, die langsam verglühte. Nicht weit von uns war ein Engländer abgeschossen worden. Wir hatten unseren Zug mit Maschinengewehren gesichert und warteten.

Diese Nacht war die Nacht der Versuche, Verbindung mit Fredrikshavn zu erlangen und Klarheit zu schaffen. Man muß, um das recht zu verstehen, sich immer wieder die Lage vor Augen führen: oben im Norden wurde gekämpft, die Wehrmacht brachte Mannschaften und Material nach dem Norden, Eisenbahn und Transportschiffe waren überlastet, die Bahnhöfe verstopft. Dazwischen nun die Polizei. Was im Kleinen oft unverständlich bleibt, wird groß gesehen zur exakt arbeitenden Maschine. Trotzdem wird man es uns nicht verdenken, wenn unser IA in den frühen Morgenstunden die Sache selber in die Hand nahm, ein Auto mietete und nach Fredrikshavn hineinfuhr. Etwa gegen 8 Uhr morgens kam die telefonische Anweisung an den Reststab, mit Autos zu folgen, und sofort trennten wir uns von unserm Bataillon und trafen gegen 10 Uhr in dem jütländischen Hafen ein.

Hier im Hafen lag Schiff neben Schiff, Transporter, Räumboote, Wachtboote, Torpedoboote, Schnellboote und über all dem der Hafenkommandant, der die Transporte einteilte und abfertigte. Ein Wehrmachtstransport war bereits auf dem Transportschiff eingeschifft worden, wir kamen gerade rechtzeitig genug an, um unser

Handgepäck, für das auf den Torpedobooten kein Platz war, an Bord bringen zu lassen und zuzusehen, wie das Transportschiff ablegte und mitten im Hafen wieder vor Anker ging. Die Bataillone sollten uns in zwei- und dreitägigem Abstand folgen, der Befehlshaberstab selber, also wir, ging gegen Mittag an Bord eines Torpedobootes und richtete sich ein. Dieses Einrichten bestand in einem neugierigen Herumlaufen von uns Nichtseeleuten auf dem schmalen, langen Schiff. Rasch mußten wir lernen, daß eine gewisse Gewandtheit vonnöten ist, um den steilen Niedergang in die Kajüte zu passieren, eine Gewandtheit, die noch gesteigert wird, wenn man erst die Schwimmweste umgebunden hat, die wir vom Augenblick der Abfahrt bis hinüber nach Larvik am Eingang des Oslofjordes, unserem Ziel für heute, nicht von uns lassen durften. Dazu kam die heilige Scheu vor den „Aalen", den Torpedos, die kräftig eingefettet an Bord lagen und unsere Mäntel mit Fettflecken bedrohten. Ein Jahr vorher hatte ich auf meiner Fahrt um Afrika so manche Schwimmwestenübung mitmachen müssen, aber hier war es ernst, und auch die Wasserbomben, die am Heck lagen und wie Marmeladeneimer aussehen, lagen nicht zum Spaß da, denn wenige Tage vorher hatten sich französische Zerstörer im Skagerrak gezeigt, und zwischen uns und Norwegen lag nicht nur das Meer, sondern auch britische Unterseeboote lungerten da herum und hätten uns zu gern geschnappt.

Unser IA sah alle diese Vorbereitungen mit dem Mißtrauen des Landsoldaten an, schnallte gottergeben die Schwimmweste um und verschwand in der Kajüte, um den Schlaf der letzten Nacht nachzuholen. Der und jener tat es ihm nach, wir anderen blieben oben und beobachteten.

Solch ein Geleitzug ist nämlich ein durchdachtes Meisterstück. Das Unterseeboot hat getaucht — und anders kann es einen Angriff kaum fahren — eine Geschwindigkeit von höchstens acht Seemeilen und muß, um seinen „Aal" sicher anzubringen, auf etwa sechshundert Meter — ich glaube, ich habe die Entfernung richtig behalten — an sein Ziel herangehen. Unser Transporter selber lief zwölf Seemeilen, unsere Torpedoboote und Schnellboote liefen beträchtlich mehr. Eine Aussicht auf Erfolg für das U-Boot besteht also nur,

wenn es auf diese Entfernung an den Transporter herankommen kann, und in eben dieser Entfernung hielten sich stets die beiden Torpedoboote und die drei Geleitboote, die den Schutz übernommen hatten. Rechnet man noch den Flieger dazu, der uns bis an die norwegische Küste begleitete und erwähnt man die Tatsache, daß die See an diesem Tage glatt und das Wetter sichtig war, dann wird man verstehen, daß ich von einem guten Tage für unsere Ueberfahrt spreche.

Mannschaften und Offiziere freundeten sich auf dieser Fahrt mit den Seeleuten rasch an und mit großer Freude trafen wir, als wir in Oslo bereits heimisch waren, noch einmal mit unsern Gastgebern vom Torpedoboot zusammen und zeigten ihnen die Stadt und ihre Umgebung. In der Hoffnung, daß einem der Herren einmal diese Zeilen zu Gesicht kommen, möchte ich hier einflechten, daß ich leider den Zettel mit der Feldpostnummer des Bootes verloren habe und die Aufnahmen von unserer Holmenkollenfahrt deshalb bisher nicht schicken konnte.

Am Abend betraten wir in Larvik zum ersten Male — ich selber seit fünfzehn Jahren zum ersten Male wieder — norwegischen Boden. Schon in Dänemark hatte ich bemerkt, daß einzelne norwegische Worte, die ich früher einmal gelernt hatte, plötzlich wieder da waren (Dänisch, Norwegisch und Schwedisch sind zwar selbständige, aber sich doch sehr ähnelnde Sprachen). „Jetzt konnte ich mit einem gewissen Stolz die erste Zimmerbestellung übernehmen und meine Kameraden über diese und jene norwegischen Gebräuche unterrichten.

Larvik ist ein kleiner Hafen und zugleich Badeort. Schon die Seeleute auf unserm Torpedoboot hatten uns darauf aufmerksam gemacht, daß, sobald ein Geleitzug in Sicht käme, ein Felsen in der Stadt schwarz von Menschen würde, die es immer noch nicht glauben wollten, daß wieder einmal Schiffe mit deutscher Flagge durchgekommen seien. Nun, auch in unserem Falle wurde keine Ausnahme gemacht, die Leute saßen auf ihrem Felsen und standen am Hafen herum, die ihnen bisher unbekannten Uniformen der Polizei wurden angestaunt, und bald war einer da, der seinem Nachbarn erklärte, was wir seien.

Uebermäßig freundlich war der Empfang nicht, aber auch nicht

direkt feindlich. Am besten schildere ich wohl die erste Zeit so, wenn ich sage, man beachtete uns nicht. Nun, nach der Einstellung, die Norwegen schon viele Jahre hindurch vertreten hatte, konnte man auch kaum mehr verlangen.

Wenn ich hier meine persönliche Ansicht über Land und Leute einflechte, dann sei noch einmal bemerkt, daß ich Norwegen von zweimaligem Besuch gut kannte. Im Jahre 1924 waren wir den ganzen Winter in Oslo, Bergen, Drontheim und oben in Nordland gewesen, und im Jahre 1925 war ich einer norwegischen Einladung gefolgt und hatte von Narvik aus eine Seereise um das Nordkap herum bis Kirkenes am Varangerfjord und wieder zurück angetreten. Im gleichen Jahre hatte ich mich auch einige Monate in Schweden und besonders in Lappland aufgehalten. Aber dies sei nur erwähnt, um nicht nur ein Kriegsurteil abzugeben.

Der Norweger ist kein Mensch, der einen Fremden von Anfang an mit offenen Armen aufnimmt. Wenn das Land auch ein vielbesuchtes Reiseland ist, so wird es doch — das mag merkwürdig klingen, aber es ist so — von den Reisenden immer nur kurz betreten. Die Nordlandfahrt ist eine Seereise und berührt die Fjorde der Westküste, Heimat bleibt das Schiff, viel Geld wird nicht in das Land getragen, und viel Zeit, einander kennenzulernen, gibt es auch nicht.

So weiß der Norweger wenig vom Deutschen. Mehr schon vom Engländer. Das Land selbst, durch keine natürliche Grenze von Schweden getrennt, ist karg. Viel Stein und wenig Brot. Den Norweger ernährt das Meer, auf dem er als Seefahrer und als Fischer daheim ist. Ein großes Unternehmen, an dem die ganze norwegische Fischerflotte ihren Anteil hat, ist der Dorschfang im Winter oben auf dem Westfjord, also auf jenem Fjord, der seewärts von dem steilspitzen Lofot und von Vesteraalen gebildet wird, landwärts von der norwegischen Steilküste. Dort oben liegt auch das in diesem Krieg vielgenannte Narvik.

Städtchen, die im Sommer kaum eine Bedeutung haben, ich nenne besonders Svolvaer auf der Lofotinselgruppe, werden für Wochen volkreiche Männerstädte, und bis Bergen herunter hängt der Wohlstand aller vom Fischfang des Jahres ab.

Findet man die Fischerflotte im Dezember und Januar im Westfjord, dann begegnet man ihr in späteren Monaten noch weiter nördlich. Auf allen Klippen wird der Fang gedörrt, teils als Klippfisch direkt auf dem Stein, teils als Stockfisch auf Holzgerüsten. Fischmehlfabriken und Fischkonservenfabriken sind entstanden und haben die Ausfuhrmöglichkeiten des Landes verbessert. Wichtig für Norwegen ist außerdem die Schiffahrt, das an sich schwachbesiedelte Land hat eine unverhältnismäßig große Handelsflotte und fühlt sich durch sie von England — für das es im Weltkrieg im reichen Maße gefahren ist — abhängig.

Wichtig für den Welthandel ist der Hafen von Narvik. Narvik an sich, ein kleines Städtchen, verdankt seine Bedeutung der Tatsache, daß es Endpunkt der Erzbahn, also jener Bahn ist, welche die im schwedischen Lappland liegenden Erzgebiete von Kiruna und Gällivare einerseits mit der Westküste, also mit Narvik, andrerseits mit dem schwedischen Erzhafen Lulea verbindet. Lulea friert im Winter zu, Narvik ist durch den Golfstrom eisfrei, die Verladeanlagen sind ebenso großartig wie mustergültig. Wenn auch nur 37 Kilometer der Erzbahn auf norwegischem Gebiet liegen, so war doch Stadt und Hafen für den Engländer, wollte er überhaupt noch Erz aus Europa beziehen, von ungeheurer Wichtigkeit.

Als wir norwegischen Boden betraten, war der Kampf um Narvik noch längst nicht entschieden, ja, als ich Norwegen wieder verließ, war es noch eine offene Frage, ob unsere kleine, tapfere Schar sich gegen die britische Uebermacht würde halten können.

Will man einen genauen Ueberblick über die Haltung Norwegens haben, dann darf man auch die Haltung des Königs und des Ministers Koth nicht außer acht lassen.

König Haakon stellte sich, im Gegensatz zum König von Dänemark, gegen Deutschland und hetzte in seinen Aufrufen zum Widerstand gegen den deutschen Einmarsch auf. Gewisse Kreise Norwegens wurden von dieser Haltung beeinflußt, andere arbeiteten mit uns. Loyal beispielsweise war die Einstellung des Polizeipräsidenten von Oslo und seiner Beamtenschaft, von der ich noch berichten werde.

Während also die norwegischen Behörden mit uns arbeiteten, zum Beispiel die norwegische Hilfspolizei die von uns gebauten

Notbrücken im Lande bewachte, stand unsere Wehrmacht mit norwegischen Divisionen im Kampf, und ein Verkehr zwischen der Bevölkerung und der deutschen Besatzung war mehr oder weniger ausgeschlossen. Trotzdem bewegten wir uns in Oslo später keineswegs wie in einer feindlichen Stadt, sondern hielten uns streng an unsere Anweisung, nach der wir uns etwa wie als Gäste zu fühlen hatten und vermieden es, der anderen Seite irgendwelche Angriffspunkte zu geben. Man lebte also nebeneinander, ohne sich irgend etwas zu vergeben.

Den inneren Widerstand gegen jede Besetzung, aus welchem Grunde sie auch vorgenommen werden mag, wird verstehen, wer sich ein wenig mit der norwegischen Geschichte befaßt. Hier nur ein kurzer Abriß. Das Land in früherer Zeit leidet unter einer Spaltung in ein Vielkönigtum, das nur verständlich wird, wenn man die Zerrissenheit des Landes durch das Gebirge betrachtet. Jeder Seekönig war Herr an seiner Küste. Die Wikingfahrten dieser Seekönige, die bis an die afrikanische Küste und längst vor Kolumbus auf dem Nordweg bis Amerika ausgedehnt wurden, sind bekannt. Um das Jahr 1200 etwa eint König Harald Schönhaar Norwegen. Später kommt das Land unter dänischen Einfluß und wirtschaftlich unter den Einfluß, den die Hansa von Bergen ausübt. Als das am Akersflusse liegende alte Oslo abbrennt, wird es von König Christian von Dänemark an anderem Platz wieder aufgebaut und erhält den Namen Christiania. Der oft in Städtenamen wiederkehrende Name Christian — Christiansund, Christiansand — beweist den dänischen Einfluß. Später kommt der schwedische Einfluß dazu. Norwegen und Schweden werden von den Bernadottes in Personalunion regiert, Stockholm ist die bedeutendste Stadt, Oslo steht an zweiter Stelle. Diese Personalunion (als äußeres Zeichen führte die norwegische Flagge die schwedische Gösch, und umgekehrt) endete 1905 mit dem Regierungsantritt König Haakons, die Bestrebung selbständig zu sein und zu bleiben, zeigte sich in der Sprache, die oft geändert wurde und in der Umbenennung von Städtenamen, besonders Oslos, das seit 1924 seinen alten Namen wieder führt und damit die Erinnerung an die Dänenzeit auslöscht.

Der Norweger selber verdient gerne, ohne sich zu überanstrengen.

Der Lebensstandard des Landes ist hoch, das Arbeitstempo am deutschen gemessen, langsam. Man ißt und trinkt gern gut, man zieht sich gut an, besonders die Frauen sind recht elegant gekleidet, man läuft Ski im Winter und badet im Sommer, man hat eine Arbeitseifrigkeit, aber man mag nicht viel von ihr wissen und man lebt eben so, wie man in einem schwachbesiedelten Lande etwas abseits der großen Linie leben kann. Man könnte sagen, die Fischnahrung habe etwas auf das Temperament der Norweger abgefärbt. Trotzdem können die Menschen dort sehr vergnügt und sehr lustig sein, aber sie sind es anders, als wir es sind.

Die Rolle des Abendbrottisches erkannten wir am ersten Abend in Larvik, und nach gut verbrachter Nacht fuhren wir am andern Morgen mit der Eisenbahn nach Oslo, wo wir am Nachmittag eintrafen. Vorerst ein Stab ohne Bataillon.

*

So tauchten also am Abend die ersten Polizeiuniformen auf der berühmten Straße Karl Johan in Oslo auf und wurden gebührend beachtet. Den besonderen Verhältnissen entsprechend wurden die Offiziere des Stabes im Hotel untergebracht, und zwar in dem ganz neuen Hotel der Inneren Mission. Bemerkenswert für die Ruhe, mit der der Norweger an jedes Problem herangeht, war auch die Lösung der Verdunkelungsfrage. Verdunkelt hatte man wohl und das mit einem riesigen schwarzen Bogen, der oben mit Reißzwecken befestigt war und das, eine ganze Wand einnehmende Fenster so abschloß, daß in dem Zimmer finstere Nacht war. Wie man am Tage aber aufhellen sollte, blieb jedem einzelnen überlassen. Der Krieg, der nun von jedem von uns mit der Tücke des Objekts geführt wurde, entbehrte nicht der Komik.

Für die beiden vorläufig noch in Larvik befindlichen Bataillone waren zwei Schulen bereitgestellt worden. Die Diensträume des BdO. befanden sich zuerst im Storthing, also in dem Gebäude des norwegischen Reichstages. In diesen Räumen versammelten wir uns am andern Morgen zum ersten Male, stellten gleich von Anfang an fest, daß sie unzureichend waren und fingen an, uns einzurichten. Im Storthing war in erster Linie der Reichskommissar für die be-

setzten norwegischen Gebiete, der Oberpräsident der Rheinprovinz Terboven, untergebracht, weiterhin unser höchster Vorgesetzter, der Höhere SS und Polizeiführer, Obergruppenführer W. mit seinem Stabe. Man wird also verstehen, daß der Raum ein wenig eng war.

Interessant war es, das Anlaufen einer Maschine, wie es solch ein Polizeistab ist, zu beobachten und mitzumachen. Als in den nächsten Tagen die Bataillone nachkamen, wurden sie sofort so verteilt, daß ein Bataillon in Oslo blieb, während das zweite den Süden, also die Gegend von Drammen, zu sichern hatte. Bald stand eine Polizeiwache am Storthing, Polizeistreifen fuhren durch die Stadt, und nach Verhandlungen mit der Wehrmacht wurde das von der Polizei zu bewachende Bereich mehr und mehr nach Norden verlegt.

Vorerst benutzten unsere Männer jede Gelegenheit, um die schöne Umgebung der Stadt kennenzulernen. Ueberall traf man sie, auf dem, jedem Skiläufer bekannten Holmenkollen, weiter oben auf dem Frognersaeter, den man mit der elektrischen Bahn erreichen konnte und von dem aus man einen wundervollen Blick über Stadt und Fjord hatte, auf dem Ekeberg, der auf der anderen Seite der Stadt liegt, und von dem aus der Blick fast noch schöner ist und besonders unten am Hafen. War es bei uns in Deutschland schon recht warm gewesen, als wir abrückten, so kamen wir zwar hier nicht mehr direkt in den Winter, wohl aber in einen Vorfrühling mit vereisten Seen und eben aufbrechenden Kätzchen. Nachts war es meist noch ziemlich kalt, aber die Tage wurden in Oslo selber bald ziemlich warm, und ich kann mich in all den Wochen meines Osloer Aufenthaltes kaum eines richtigen Regentages erinnern.

Der norwegische Widerstand in der Mitte des Landes — von Süden nach Norden gesehen — ging rasch zu Ende. In Lillehammer legte eine starke Truppe die Waffen nieder, die Verbindung nach Drontheim wurde durch die Wehrmacht hergestellt, und der wirkliche Widerstand verlagerte sich immer mehr nach dem Norden. Dazu kam das englische Landungskorps bei Aandalsnes, das bis Dombås an der Bahn nach Drontheim vorgestoßen war, bald aber wieder zurückging, bis die Engländer auch Aandalsnes räumten und Mittelnorwegen aufgaben.



Ein Polizeioffizier meldet sich beim Führer

Przemysl
im Winter 1940





Die peinliche Frage:
Was kostet das Huhn?



Russische und
deutsche Ölzüge auf
dem Umladebahnhof
in Przemysl



Sanok,
der südöstlichste Polizeiposten im Winter 1940



Das Ghetto in Sanok



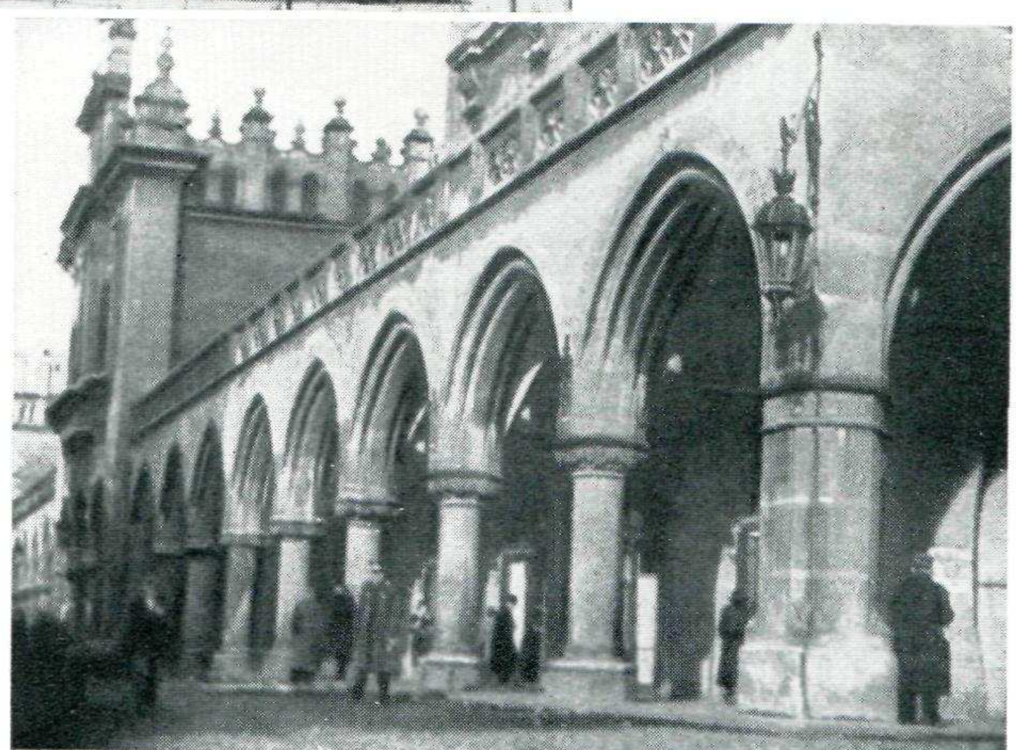
Brücke über den San
bei Sanok,
diesseits das deutsche,
jenseits das russische
Schilderhaus

Treibeis
auf der Weichsel





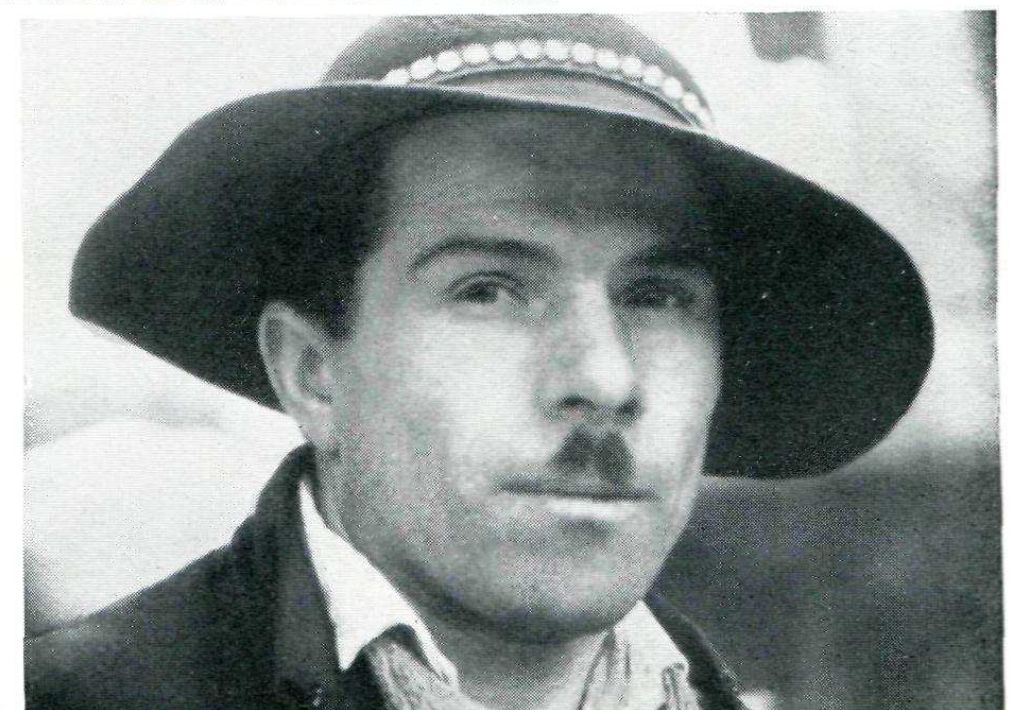
Krakau,
der Wawel

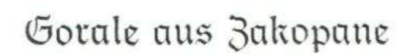


Krakau,
die Tuchhallen



Trekkschlitten fertig zur Abfahrt



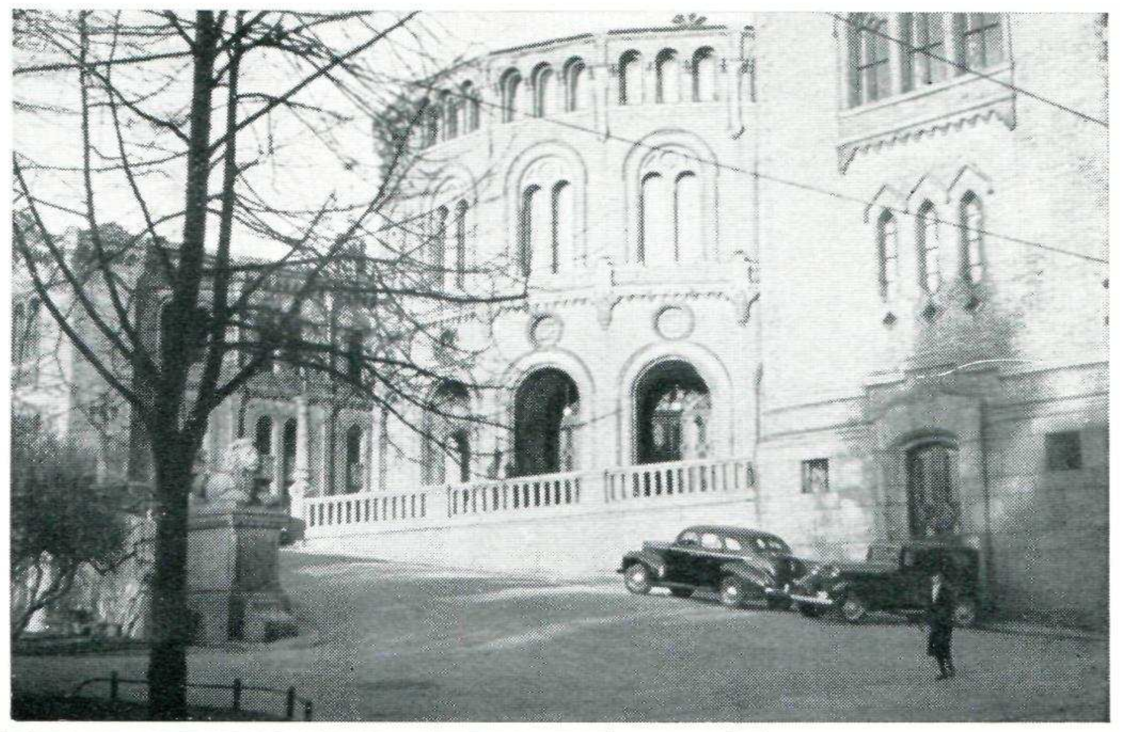


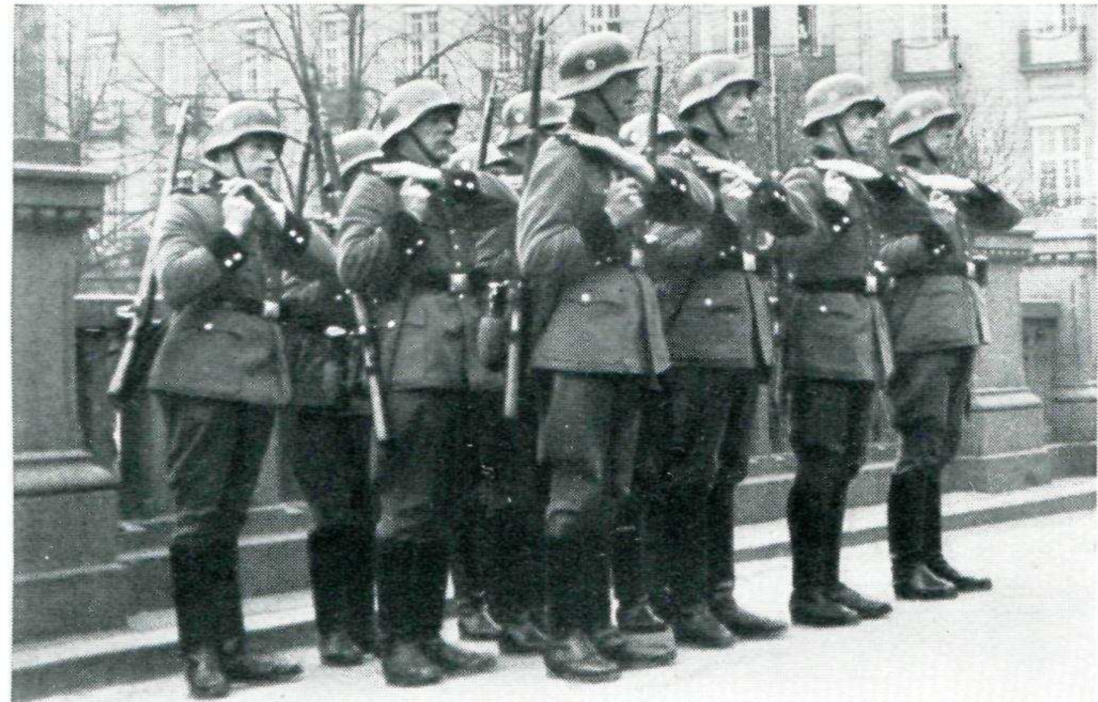
Gorale aus Zakopane



Juden auf dem Markt in Warschau

Das Parlamentsgebäude (Storthing) in Oslo





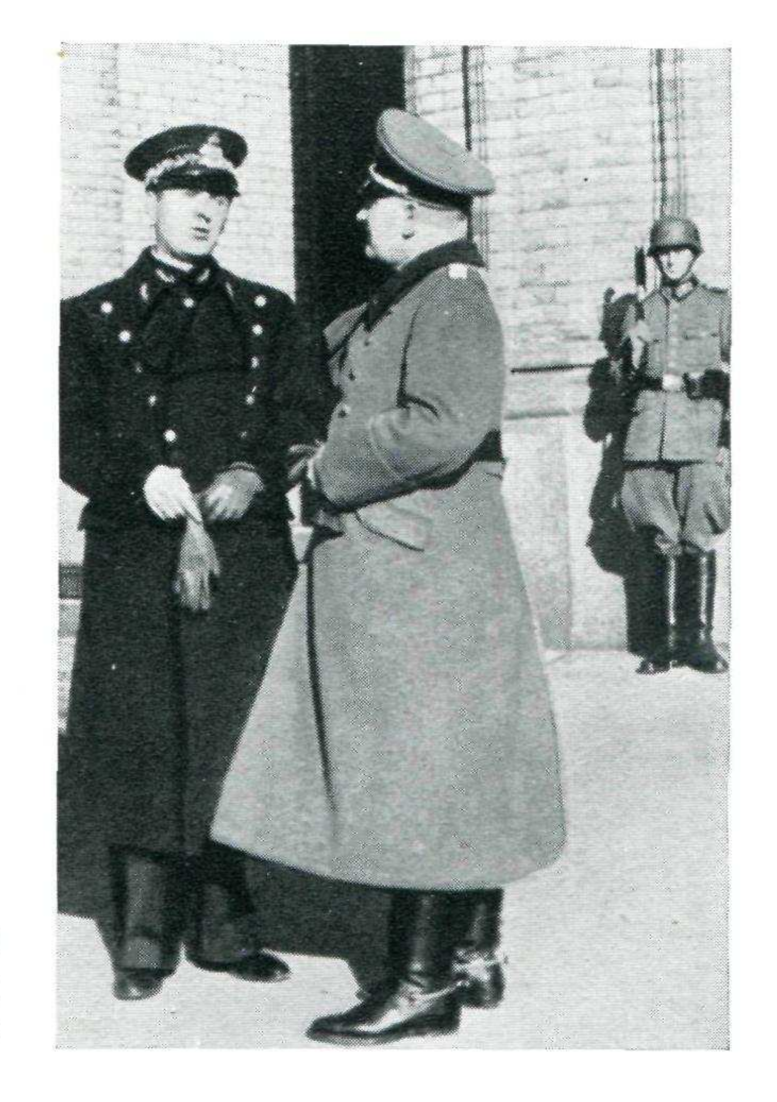
Wachablösung am Storthing in Oslo



Das Rathaus in Oslo



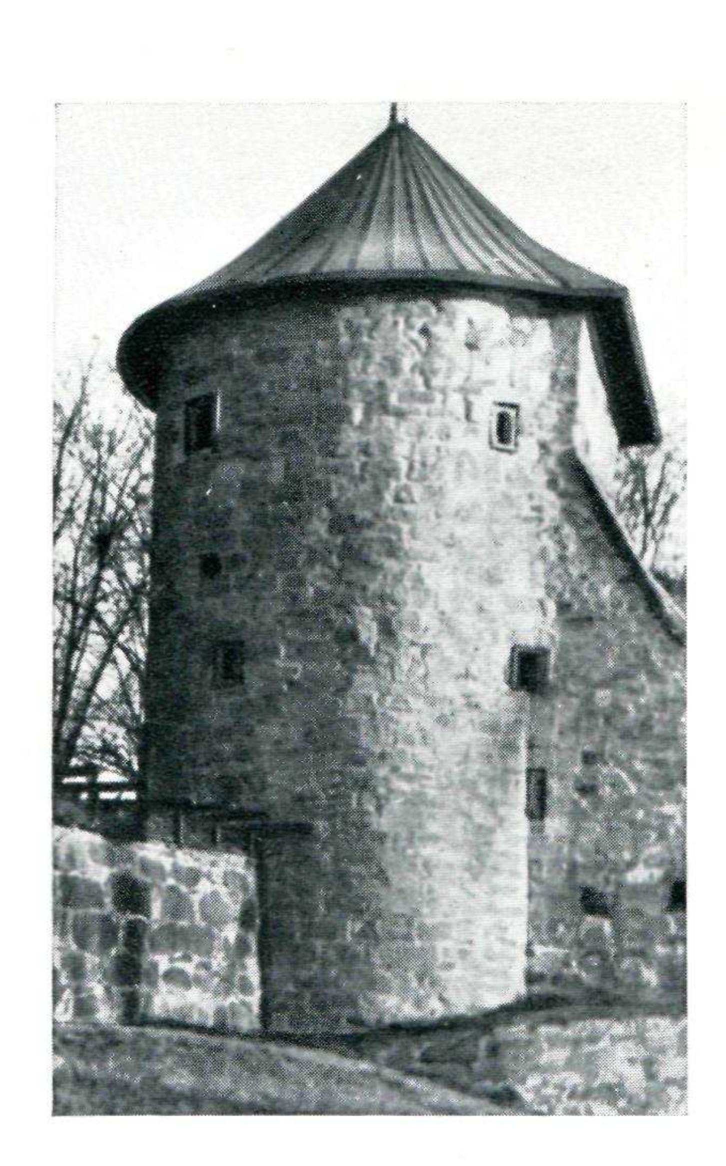
Der Reichskommissar für die besetzten norwegischen Gebiete verläßt das Storthing



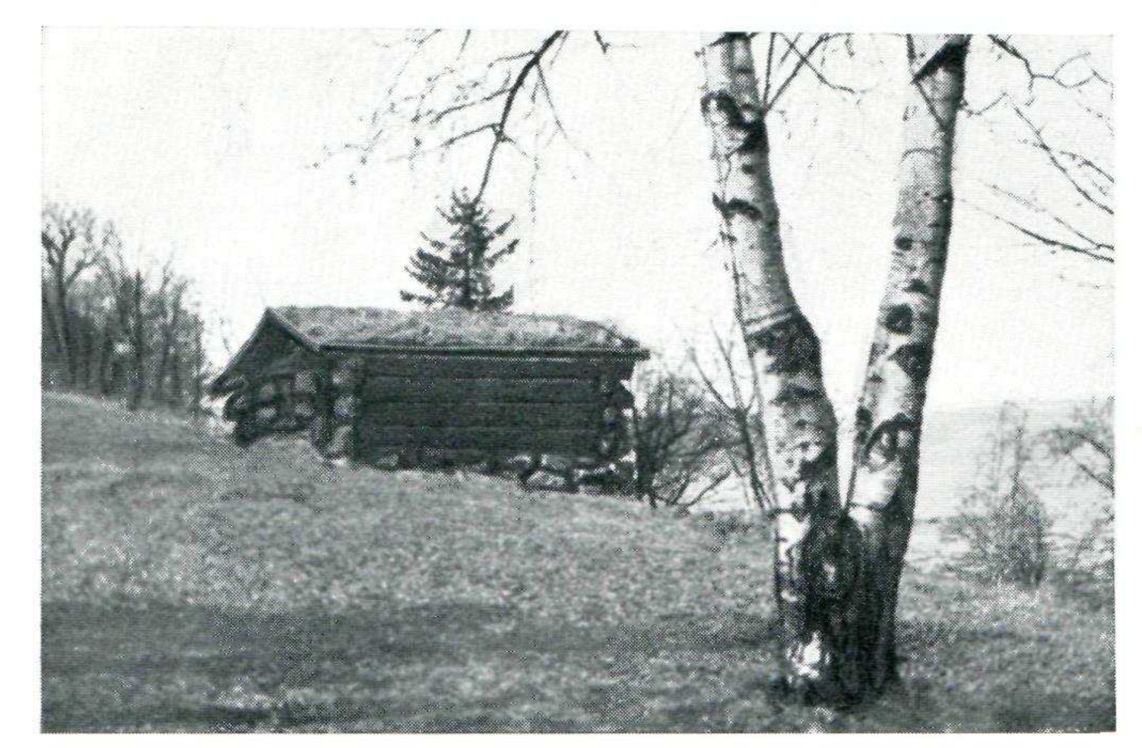
Der Befehlshaber der Ordnungspolizei in Norwegen im Gespräch mit einem norwegischen Polizeioffizier

Kriegsgefangener norwegischer
Soldat in Lillehammer





Burgturm von Ackerhus,
der alten Burg von Oslo



Nordischer Frühling

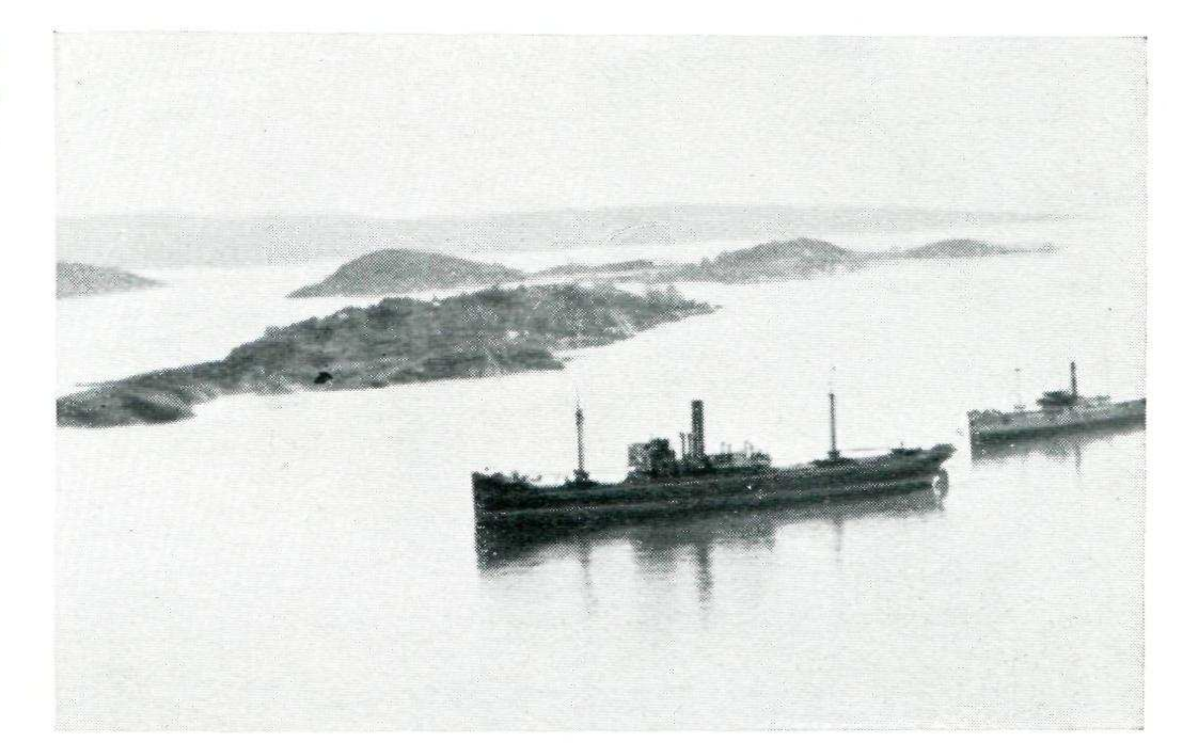
Die große Sprungschanze auf dem Holmenkollen in Oslo

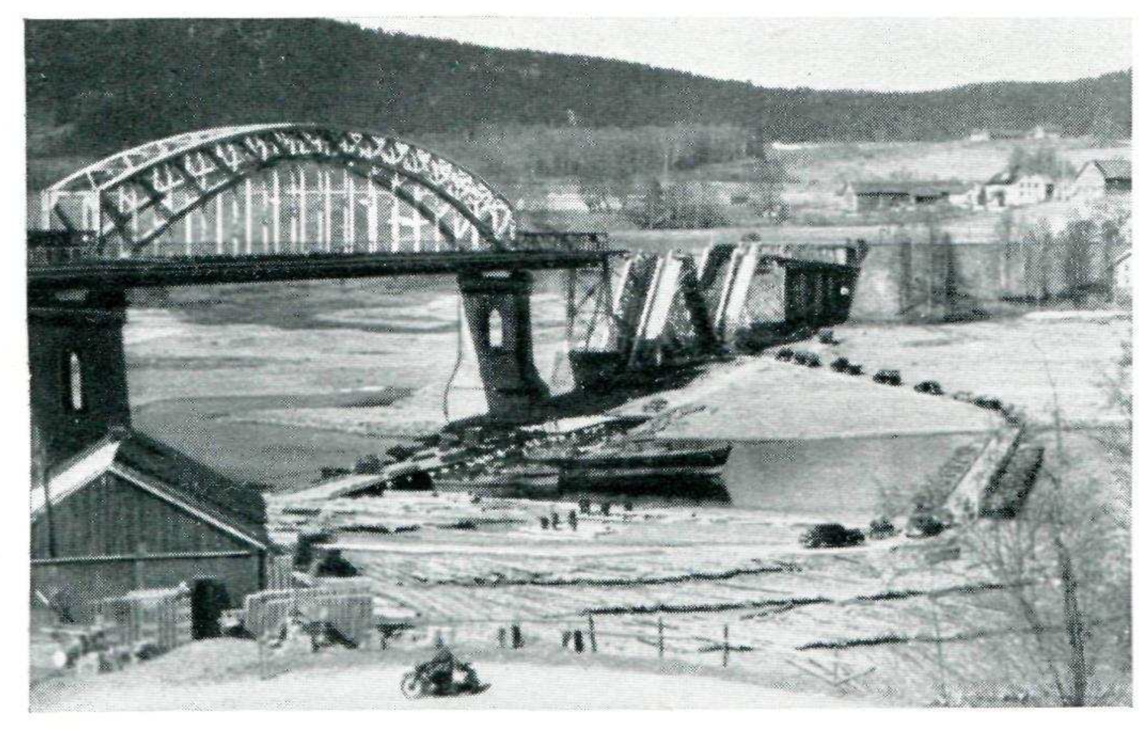




Alte Bauernhäuser in Hamar

Blick vom Ekeberg auf den Oslofjord





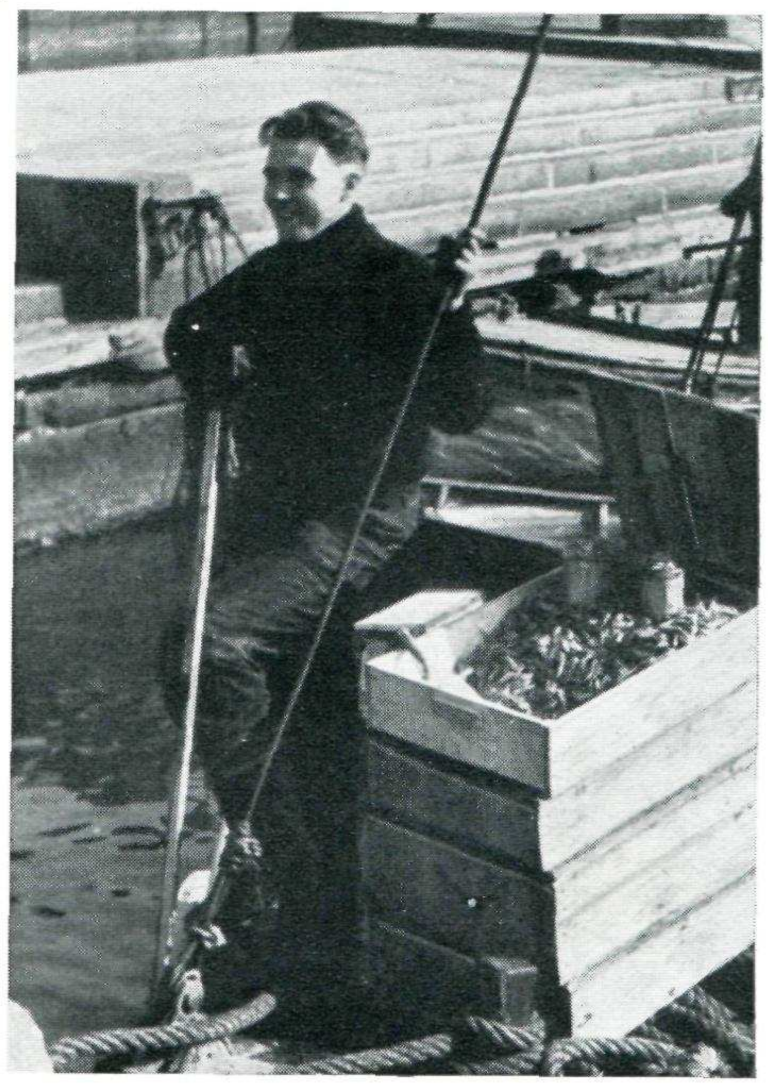
Zerstörte Eisenbahnbrücke bei Minnesund



Das von Stukas angegriffene Elverum



Polizeiwachtmeister
am Nachrichtengerät



Fischhändler
im Osloer Hafen

Der große Platz in Brüssel





Ein deutscher Lautsprecherwagen verkündet in Lille das Waffenstillstandsansuchen Pétains

Der Marktplatz von Ypern







Oben und unten: Französische Gefangene aus Flandern auf den Straßen Nordfrankreichs

Links: Wo noch vor kurzer Zeit eine Granate einschlug, ist jetzt ein Verkaufsstand eröffnet worden



Wie es im Juni 1940 auf dem Bahnhof von Calais aussah:

Oben: Verbrannter Schlafwagenzug auf dem Bahnsteig. — Unten: Die Engländer ließen in der Hast ihres Abzuges auch die Mahlzeit stehen

Der Tod in Flandern

Oben: Die weinenden Männer von La Panne. — Unten: Das zerstörte Dünkirchen

Solange sie noch in Aandalsnes lagen, hatten wir in Oslo einen ziemlich regelmäßigen nächtlichen Fliegerbesuch, der aber meines Wissens so gut wie keinen Schaden angerichtet hat. Weil bald reichlich Flak um Oslo zusammengezogen wurde, kam der Engländer bald weniger oft, um endlich ganz wegzubleiben. Es ist ja bekannt, daß auch in Narvik der deutsche Widerstand erfolgreich war, und daß zuletzt auch dort der Engländer seine Versuche aufgab, so daß das Land endlich fest in deutscher Hand war.

*

Als klar erwiesen war, daß die Räume im Storthing für unseren Stab zu klein waren, zogen wir in das Haus der wissenschaftlichen Gesellschaft ein am Drammensveien, in ein sehr schönes Gebäude mit wundervoller Aussicht auf die Halbinsel Bygdö und den Fjord, das wir vorerst mit dem Stabe des einen Bataillons teilten.

In diese Zeit fällt auch meine erste Fahrt ins Land. Die Aufgaben der Polizei waren um eine äußerst wichtige vermehrt worden: um die Bewachung der schwedischen Grenze. Diese Grenze ist, wie schon erwähnt, nicht natürlich, sie wird weder von einem Flußlauf noch von einem Gebirgszug gebildet, sondern sie verläuft mitten durch weite Waldgebiete und ist im allgemeinen nur durch Querwege zu erreichen. Schweden auf der anderen Seite hatte seine Grenze ziemlich stark besetzt, und um drüben zu zeigen, daß uns Deutschen jede Angriffsabsicht auf schwedisches Gebiet fern lag, sollte die militärische Grenzbewachung durch eine polizeiliche ersetzt werden. Zu diesem Zwecke war eine Polizeikompanie in Kongsvinger eingesetzt worden und eben diese Kompanie wollte ich aufsuchen.

Der Weg nach Kongsvinger ist ziemlich verzwickt, außerdem hatte man mir in Oslo gesagt, ich solle mit meinem Wagen auf keinen Fall über Kongsvinger hinausfahren, denn es sei nicht ausgeschlossen, daß die Kompanie Feindberührung habe. Nun, von Feindberührung haben wir an diesem Tage nichts gemerkt, wohl aber von den Zerstörungen, mit denen die Norweger geglaubt hatten, den Vormarsch unsrer Wehrmacht aufzuhalten. Norwegen ist reich an Brücken, und diese Brücken waren fast ausnahmslos der Zerstörung zum Opfer gefallen. Weil wir das damals noch nicht gewußt

hatten, hatten wir, als unser Führerwagen einmal eine Wegkreuzung überfahren hatte, kurz umdisponiert und die andere Straße über Eidsvoll gewählt. Hier standen wir nun an dem Ausfluß des Mjösensees und statt der Brücke, die im Wasser lag, gab es nur zwei Kähne, mit denen man wohl übersetzen, nie aber die Autos auf die andere Seite bringen konnte.

Also weiter nach Norden. „In Minnesund kommen Sie hinüber“, hatte man uns gesagt. Die Eisenbahn- und Autobrücke bei Minnesund lag gerade so im See wie die von Eidsvoll auch, aber hier hatten die Pioniere schon gearbeitet, und man fuhr nun im Trott der damals Wagen hinter Wagen rollenden Kolonne eine steile Straße herunter, im Schritt über die Pontons und auf der anderen Seite wieder nach oben.

Wir haben uns daran gewöhnt, solche Zerstörungen als gegeben hinzunehmen, ebenso aber die Tatsache, daß man mit den Sprengungen nur dem eigenen Lande schadet, und wenn ich eine Gewißheit aus diesem Kriege mit nach Hause nehme, dann ist es die: niemals werde ich ein Haus in der Nähe einer Brücke bewohnen, denn bei den Detonationen sind die Häuser zumeist mit eingestürzt.

Mit großer Verspätung kamen wir in Kongsvinger an und fanden den im Quartier liegenden Teil der Kompanie zwar nicht in Feindberührung, wohl aber in Badehosen in der Sonne. Auch die an die Grenze vorgeschobenen Streifen hatten vom Gegner nichts gesehen. Daß er trotzdem oft da war und wieder verschwand, wird noch zu berichten sein.

Vorläufig sahen wir das kleine und wie alle norwegischen Städtchen blitzsaubere Kongsvinger an und machten der Burg unsern Besuch.

„Hier ziehe ich morgen mit meinen Männern ein“, erzählte der Hauptmann. „Sie werden sehen, fabelhaft.“

Es war fabelhaft, und so oft ich Kongsvinger besucht habe, immer wieder habe ich meine Freude an diesem Rundblick gehabt. Die Burg, ein altes norwegisches Militärlager, lag frei auf der Höhe, und trat man auf den Wall, dann hatte man unter sich den hier fast seebreiten Glommen, der träge dahinfloß und Baumstämme auf seinem Rücken zu Tal trug, und auf der anderen Seite des

Glommen hügeliges Waldgebiet bis hinüber nach Schweden. Und eben dieses Waldgebiet, das sich von Süden nach Norden unendlich weit erstreckt, war das Gebiet der Freischärler. Irgendwo tauchten sie auf, irgendwo sammelten sie sich, irgendwo wurde ein einzeln fahrendes Auto beschossen oder auch ein Meldefahrer, und wenn man zupacken wollte, waren die Leute fort. Was wir von Polen her kannten, wiederholte sich hier im kleineren Maße.

In diesen Waldgebieten, in denen damals noch Schnee lag, war der Norweger zu Hause.

Ich möchte in diesem Zusammenhang gleich von Elverum erzählen, das ich wenige Tage später als Ruinenfeld vorfand. Hier hatte sich eine norwegische Abteilung verschanzt, und man mußte unsere gefährliche Waffe, die Stukas, einsetzen, die damals auch in Elverum ganze Arbeit machten. Trotzdem war das Land noch nicht befriedet.

Unser Bataillonskommandeur, Major J., der mit seinem Ordonnanzoffizier, Leutnant M., einem Ostmärker, auf einer Besichtigungsfahrt seiner Männer begriffen war, sollte es merken. Mitten in der Nacht wurde er in seinem Quartier in Elverum geweckt, und man erklärte ihm, die Norweger griffen an und in wenigen Minuten müsse die Brücke, die hinter ihm lag, gesprengt werden. Die Spitze eines auf die Grenze zu marschierenden Wehrmachtsteiles war an einer Baumsperre, in deren Anlage die Norweger wahre Meister waren, in einen Hinterhalt geraten und hatte Verluste gehabt. Die Truppe lag im Gefecht. Major J., der zuerst einmal die Sprengung verhinderte, fuhr nach vorn, um zu sehen, ob der MG.-Zug der Polizei eingesetzt werden solle und geriet so in das Gefecht. Als er wenige Tage später das Waldgebiet mit uns wieder besuchte, erzählte er uns, wie er da im Schnee gelegen habe und wie er im ersten Morgenlichte die Norweger auf Schneeschuhen mit leichten Maschinengewehren habe auf den Hängen dahinflitzen sehen.

Mehr noch erlebte sein Ordonnanzoffizier, Leutnant M., der sich kurz entschlossen auf einen der vorfahrenden leichten Panzer setzte und mit ihm bis an die schwedische Grenze vorstieß. Es mag als ein Beweis für die Einsatzfreudigkeit unserer jungen Polizei-

offiziere gelten, wie er um diesen Vorstoß von seinen Kameraden beneidet wurde. Jeder von ihnen hätte gern mit ihm getauscht.

Als ich wieder einmal mit Major J. nach dem Norden fuhr und nach Lillehammer kam, hatte ich ein anderes merkwürdiges Erlebnis. Im Flur des Hotels, in dem wir zu Mittag essen wollten, hing eine norwegische Offiziersmütze und in der Tür stieß ich mit einem norwegischen Leutnant in voller Uniform und umgeschnallt zusammen. Hier hatte eine größere Abteilung, die Nutzlosigkeit weiteren Widerstandes einsehend, vor einer kleinen deutschen Truppe kapituliert, hatte Sonderbedingungen zugestanden erhalten und bewegte sich vollkommen frei in einem Teil der Stadt. Wenige Tage später hat dann der Führer die Freilassung aller norwegischen Kriegsgefangenen verfügt. Wir damals wußten aber von all diesen Dingen nichts, und man wird uns nicht verdenken, daß wir im ersten Augenblick glaubten, wir hätten die Grenzlinie zwischen Norwegern und uns versehentlich überfahren.

Wie überall, so ist auch in Norwegen unübersehbares Kriegsmaterial in deutsche Hände gefallen. Einen kleinen Ausschnitt sahen wir in der unter polizeilichem Schutz stehenden Munitionsfabrik von Höhnefoß, die wir auf einer anderen Fahrt besuchten, und die voll von Gewehr- und Geschützmunition steckte, das nun der deutschen Wehrmacht zugute kam.

Durch Vermittlung des General R., der vor Jahren eine Zeitlang nach Norwegen geschickt worden war, lernte ich den norwegischen Polizeihauptmann Sch., einen ebenso liebenswürdigen wie klugen Polizeioffizier kennen und bekam von ihm ein Bild der Einrichtung norwegischer Polizei. Hauptmann Sch. war viel in der Welt herum gekommen, er hatte zu Studienzwecken Schanghai, Afrika, Spanien und auch Deutschland besucht, hatte den Polizeidienst dort studiert und hat ein Buch über seine Erfahrungen geschrieben, das ich in den Schaufenstern der Osloer Buchhandlungen oft gesehen habe. Der Polizeioffizier in Norwegen ist zugleich Polizeirichter und hat gewisse Strafbefugnisse, zu diesem Zweck ist er mehr juristisch als militärisch ausgebildet. Alle Offiziere, die ich kennenlernte, waren Volljuristen.

Der norwegische Konstabler trägt eine dunkelblaue Uniform

und ist bis auf den unsichtbar getragenen Gummiknüppel unbewaffnet. Pistolen werden nur in besonderen Fällen ausgegeben. Wie er trotzdem mit den Leuten fertig wird, sah ich am Abend des norwegischen Nationalfeiertages.

Gemeinsam mit meinem Führer machte ich eine Stadtrundfahrt in einem mit drahtlosem Telefon eingerichteten Streifenwagen und wurde zuletzt im Präsidium von dem Polizeipräsidenten W. (auf norwegisch Politimeester) empfangen. War Hauptmann Sch. mehr der international gewandte Weltmann, so stellte sich der Präsident als Urtyp des ruhigen, niemals aus der Fassung zu bringenden Norwegers da.

Besonders unterstand ihm auch der zivile Luftschutz, der in Oslo ausgezeichnet organisiert war. Für unsere deutschen Begriffe hatte man da des Guten vielleicht etwas zu viel getan, hatte die Schaufenster mit den recht verunzierenden und wenig helfenden Papierstreifen beklebt und oft mit Holz so verschalt, daß von den Auslagen wenig oder nichts zu sehen war. In allen öffentlichen Anlagen befanden sich unterirdische Zufluchtsräume, und Schilder wiesen den Weg dahin. Auch die unterirdische Abfahrtsstation der Holmenkollbahn war mit Feldbetten zum Zufluchtsraum ausgebaut worden.

Die Keller der großen Hotels, Warenhäuser und Büros waren als Luftschutzkeller ausgebaut worden oder wurden noch ausgebaut, und nur jene Kinos, die bereits ausgebaute Räume hatten, durften spielen.

Die Verdunklung der Stadt war vorbildlich. Daß sie in den hellen Sommernächten — es wird um den 21. Juni herum in Oslo kaum dunkel — mit der Zeit gegenstandslos geworden war, spielte keine Rolle.

Eine andere Fahrt, auf der wir die Schönheiten des Oslofjords kennenlernten, unternahm ich mit einigen Kameraden auf dem Polizeiboot Wächter, und wieder war Hauptmann Sch. unser liebenswürdiger Führer.

*

Ich komme nun zu meinem Bericht über den 14. Mai, den norwegischen Nationalfeiertag. Es war ein kritischer Tag erster Ordnung. Da aber der norwegische Polizeipräsident versichert hatte, daß er allein mit seinen Leuten fertig werden würde, begnügte man sich deutscherseits damit, die deutsche Polizei und Wehrmacht von den Straßen verschwinden zu lassen. Daß die Polizei in Alarmzustand verblieb, ist selbstverständlich.

Bereits am Vormittag zeigte Oslo ein anderes Bild als sonst. Nationaltrachten erschienen, junge Leute trugen die norwegischen Farben zum Teil als Rosette, zum Teil als große Flagge auf der Brust und einige auch als Armbinde mit einem Trauerflor.

Bis zum Nachmittag änderte sich nicht viel. Präsident W., der seine Leute kannte, hatte für die Stadt ein striktes Alkoholverbot erlassen. General R. mit seinem Stabe saß in unserem Hotel und stand in steter Verbindung mit der norwegischen Behörde und mit den eigenen vorgesetzten Stellen.

„Zeige ich Polizei auf der Straße, so ist die Gefahr für Zusammenstöße gegeben", erklärte er mir. „Es kann zu Angriffen kommen, wir müssen wieder schießen, und der Versuch, die Norweger mit Güte zu gewinnen, ist für lange Zeit beendet."

Ich bekam die Erlaubnis, in Zivil durch die Stadt zu gehen, zu sehen und zu berichten.

Die Straße Karl Johan war schwarz von Menschen. Um das Denkmal Holbergs sammelten sie sich, beim Nationaltheater, es wurden Reden gehalten und immer wieder wurde die Nationalhymne und ein anderes Lied, das oft an ihre Stelle trat, „Ich liebe dich, Norwegen!" gesungen. Der Gesang wurde mit Beifallsklatschen aufgenommen und hier und da wurde gepfiffen, wenn Redner etwas, was ich nicht verstand, sagten.

Zwischen all dem standen und ritten die norwegischen Polizisten, sperrten hier und da ab, ließen die Leute aber im allgemeinen gewähren.

An diesem Abend fiel mir der Einfluß einer Nationalhymne auf den Volkscharakter auf. Die norwegische, von Björnson gedichtete, ist schwer und getragen und klingt fast wie ein Kirchenlied. Sie hat nichts Aufpeitschendes wie etwa die Marseillaise, nichts

Heroisches, nichts Kriegerisches. Man kann nicht diesen Hymnus auf Norwegen singen und Barrikaden stürmen: „Ja, wir lieben dieses Land!" Wohl aber kann man es, wenn man den aufregenden Rhythmus von: „Allons enfants de la patrie, le jour de gloire est arrivé" eingepeitscht bekommt.

So beruhigte die Hymne auch hier immer wieder, und von einer Gefahr war an jenem Abend auch nicht einen Augenblick die Rede. Das bestätigte mir auch die mitten im Zentrum liegende Polizeiwache im Storthing, und ich konnte von hier aus dem General telefonisch meinen ersten Bericht erstatten.

Ich mischte mich wieder unter die Menge, schloß mich einem Zuge an, der vom Theater aus dem Storthing zustrebte, hütete mich, allzuviel zu sprechen und kam wieder zum Theater zurück. Hier sprangen plötzlich von rechts und links norwegische Beamte vor und zerstreuten den Zug, der in kleinen Teilen weiterging und sich hier und da erneut sammelte. So geriet ich auch in einen kleinen Kreis um einen Berittenen herum, der von seinem Pferde herunter seine Landsleute ruhig und gelassen ermahnte, es sei nun spät genug, und man solle nach Hause gehen, er, der Polizeimann, wolle auch schlafen.

Der Mann hatte Erfolg, man sagte ja, und man ging.

In der Nähe des Schlosses begegnete ich noch einmal Hauptmann Sch., der mir sagte, er habe Karl Johan nun abgeriegelt und der sich fast entschuldigte, daß einige Sistierungen notwendig geworden seien. Wir gaben uns die Hand, und ich konnte dem General melden, das alles zu Ende ginge.

Gegen Mitternacht überzeugte sich der Chef des Stabes auf einer Rundfahrt noch einmal von der Ruhe in der Stadt. Wir trafen kaum einen Menschen mehr.

Und am andern Tage war alles wie sonst.

*

Hatte man vom Ekeberg und von Holmenkollen aus einen wundervollen Blick auf den Fjord, so wurde doch alles von jener Rundsicht übertroffen, die man von dem etwa 30 Kilometer südlich

von Oslo gelegenen Schloß Skaugum, dem Sitz des norwegischen Kronprinzen Olav, aus auf die Landschaft hatte.

Hier in Skaugum hatte der Reichskommissar mit seinem engeren Stabe und der Höhere SS- und Polizeiführer Wohnung genommen. Ich folgte einer Einladung, habe einen Nachmittag draußen verbracht und Aufnahmen gemacht.

Kronprinz Olav, ein junger Norweger wie andere auch, Skispringer auf Holmenkollen, Sportsmann, war im Lande sehr beliebt, sein Landsitz, Schloß ist eigentlich zu viel gesagt, spiegelt seine Art. Ein langgestrecktes Haus mit großer Terrasse auf der Höhe gelegen, der Park geht auf der einen Seite abfallend in die Landschaft über und steigt hinter dem Hause bis zu den Felsen eines Bergkegels an. Unsere Polizeiwache, die dort untergebracht war, hat eine herrliche Sommerfrische gehabt. Im Hause selber große, gradlinige Gesellschaftsräume mit einem großen, in norwegischem Stil gehaltenen Raum, der an altnordische Königshallen erinnerte. Ein geräumiger Speisesaal, ein, wahrscheinlich der Kronprinzessin vorbehaltenes Gartenzimmer, das Arbeitszimmer und dicht am Hause der Kinderspielplatz.

Von der kronprinzlichen Herrlichkeit waren nur die beiden schönen Setter und ein Spitz übriggeblieben, die sich — klüger als ihr Herr — nun mit uns angefreundet hatten.

Ich mußte daran denken, wie vieles Leid König Haakon sich, den Seinen und seinem Volke hätte ersparen können, wenn er sich so wie sein Bruder, der König von Dänemark, verhalten hätte.

*

General R. entwickelte mir des öfteren seine Gedanken über das Verhältnis der ihm unterstellten deutschen Polizisten zu den Norwegern. Ebenso wie ich hatten er und sein Stabschef Oberstleutnant A. das Land im Frieden kennen und den Norweger schätzen gelernt. Er nahm es seinen früheren Gastfreunden auch nicht übel, daß dieser oder jener nun anders geworden war, nein, gerade er hatte für die norwegische Zurückhaltung Verständnis.

Auch Auswüchse dieser Zurückhaltung haben ihn in seiner Ein-

stellung nicht irre werden lassen. Zu diesen Auswüchsen gehörte es bestimmt, daß man jungen Mädchen, die mit Deutschen angetroffen wurden, drohte, die Haare abzuschneiden und es wohl hier und da auch tat. Bezeichnend für die Isolierung ist auch, daß eines Abends einer von unseren Offizieren, der in Zivil mit einem anderen, der Uniform trug, aus einem Lokal herauskommend, von einem Norweger beschimpft wurde, daß er, als Norweger, mit einem Deutschen verkehre.

Nun, all das wurde von unserer Seite dem Norweger verübelt, änderte aber an unserer Grundeinstellung nichts.

Dieser Grundeinstellung entsprach es auch, daß der General, als er wieder einmal in Berlin gewesen war, sich eine Kapelle ausbedungen hatte, und daß diese Kapelle mit dem dritten für Norwegen bestimmten Bataillon eintraf.

Der Einzug in Oslo entschädigte dieses Bataillon für die lange Wartezeit in Berlin. Hauptmann Sch. hatte seine norwegische Polizei aufgeboten und erschien selber mit am Bahnhof, um behilflich zu sein.

Das Bataillon traf am Westbahnhof ein und trat auf dem freien Platz vor dem Rathaus am Hafen, unter den Dächern der alten Festung Akershus, an. Von hier aus begann der Marsch, der, wir wollten doch den Norwegern etwas bieten, nicht den nächsten Weg, sondern den über die um diese Nachmittagsstunde stark belebte Straße Karl Johan und am Schloß vorbei und weiter über Drammensveien hinaus zur Majorstuenschule nahm. Immer begleitet von einer dichten Kette von Zuschauern zu Fuß und zu Rad. Es zeigte sich auch hier wieder der durchaus reale Sinn des Norwegers, der jede Abwechselung, wenn sie ihm etwas bietet, dankbar annimmt.

Nachdem nunmehr drei Polizeibataillone in Norwegen waren, konnte unser Tätigkeitsbereich auch weiter nach dem Norden vorgeschoben werden. So kam es zur Inmarschsetzung des einen Bataillons nach Drontheim.

Ehe noch die Quartiermacher abgeschickt wurden, setzte sich der Nachrichtenzug Stuttgart unter Oberleutnant Sch. ebenfalls nach Drontheim in Marsch und ihm schloß ich mich an.

Ein solcher Nachrichtenzug ist dazu da, um Sprech- und Funkverbindungen zwischen den einzelnen Dienststellen zu legen und um später die Verbindung aufrechtzuerhalten. Oben auf dem Holmenkollen stand bereits unsere erste Station und hatte Verbindung mit dem Hauptamt der Ordnungspolizei in Berlin. Jetzt sollte auch Drontheim in den Kreis eingeschlossen werden.

Wir fuhren zu dritt in unserem PKW., als wir an einem Mittag Oslo verließen, der Oberleutnant als Führer des Zuges, dazu ein Leutnant, ein für die Herstellung von Kurzwellenverbindungen besonders versierter Fachmann und ich. Außerdem folgten uns der Spezial-Funkwagen und ein Lastwagen mit dem Gerät und den Männern des Zuges.

Mit der Wehrmacht hatte Leutnant F. genau unsere Fahrstrecke festgelegt, demnach sollten wir nicht den an sich nächsten Weg über Dombås und über das Hochgebirge nehmen, sondern uns mehr nach Schweden zu halten und über Röros fahren. Begründet wurde dieser Entschluß erstens durch die Tatsache, daß das Gebiet um Dombas noch nicht als völlig sicher galt und daß es zweitens — in jener Zeit gingen jene Transporte nach dem Norden, die später Narvik entsetzen sollten — mit Wehrmachtskolonnen stark belegt war.

Solange wir durch das Waldgebiet an der Grenze fuhren, hatten wir nur hier und da mit unserem hochgebauten Funkwagen Schwierigkeiten, für den die Unterführungen nicht hoch genug waren. Mehrere Male mußten die Schaufeln heraus und Leutnant F., der seinen Funkwagen wie ein rohes Ei behütete, siedelte in diesen um und verließ unsere Fahrgemeinschaft im PKW.

Das Reisetempo gab der Lastwagen an, der zu all seiner Ladung noch den Brennstoff für die ganze Kolonne mitführen mußte und der an manchem Berge heftig geschnauft hat.

Auch die Unterbringung war nicht leicht. Am ersten Abend kamen wir in das Quartier einer unserer Polizeikompanien und konnten dort Wagen und Männer unterbringen. Am zweiten Abend — das war in der Gegend von Röros, haperte es. Dieser Tag bot überhaupt die größten Schwierigkeiten, die Wege waren da, wo ehemals Baumsperren gelegen hatten, furchtbar zerfahren, und diese Stellen konnten oft nur nach dem Unterlegen von Zweigen

und auch dann nur in wüstester Schaukelfahrt überwunden werden. Dazu kam ein Dauerregen, der an diesem Tage überhaupt nicht aufhören wollte und die Tatsache, daß es unmöglich war, in den im ehemaligen Kampfgebiet liegenden Ortschaften Verpflegung zu erhalten. Mit der Unterkunft sah es nicht viel anders aus, von zwei Ortskommandanturen wurden wir wegen Ueberfüllung abgelehnt und erst im dritten Ort fanden wir ein Hotel und in ihm sogar für uns alle Betten und den üblichen reichlichen norwegischen Abendtisch. So ganz mit offenen Armen wurden wir mit unserem benzingefüllten Lastkraftwagen nicht aufgenommen, denn wenige Tage vorher war der gegenüberliegende Häuserkomplex wegen Benzinexplosion bis auf die Grundmauern abgebrannt und unser Hotel war dem Brande gerade noch so entgangen.

Das hinderte uns nicht, wegen der Abendkühle und der Gemütlichkeit halber im Kamin, der in keinem richtigen norwegischen Hause fehlt, ein Feuerchen zu machen. Daß die Rauchklappe geschlossen war und daß deshalb der Rauch nicht abziehen konnte, hinderte die Gemütlichkeit nicht, entsetzte aber unsere Stubenfee, die verzweifelt vor der Bescherung stand. Wir hatten aber die Abzugklappe längst gefunden und saßen noch lange mit einem Wehrmachtsoffizier beieinander. So lange, bis die Flamme bis zum letzten Fünkchen verglüht war. Daß der Qualm sich ausgerechnet in meinem Schlafzimmer gefangen hatte und daß ich in jener Nacht wie in einer Räucherkammer schlief, sei nur nebenbei erwähnt.

Der dritte und letzte Tag war der schönste der Fahrt. Wir fuhren an einem Flußlauf entlang, hielten lange an einem tobend über Felsen abstürzenden Fall, passierten ein enges Schluchttal, bekamen zwar wegen der Truppenbelegung nichts zu essen, wohl aber später noch eine Tasse Tee und trafen gegen Abend in unserem Bestimmungsort Drontheim ein, wo unsere Männer in einer Schule, wir selbst zu dritt in einem Hotelzimmer untergebracht wurden.

Wieder einmal konnten wir als erste unsere Polizeiuniformen in einer neuen Stadt zeigen.

*

Zum ersten Male hatte ich Drontheim im Winter 1924/25 auf meiner Nordlandreise im Winter betreten. Damals waren wir hier auf das Schiff gegangen und waren mit dem kleinen Erling Jarl weiter dem Norden zu gefahren. Nun sah ich die Stadt im Sommer. Wenn man einen Vergleich ziehen will, dann mag man Drontheim, das alte Nidaros, etwa mit Potsdam vergleichen. Olav Trygvason, dessen Denkmal auf hoher Säule inmitten der Stadt steht, gründete die Stadt und legte den Grundstein zu dem größten kirchlichen Bauwerk des Nordens, dem aus grünem, ziemlich weichem Speckstein gebauten Dom. Auf einem Gebäude vor dem Dom wehte jetzt die deutsche Kriegsflagge, im Hafen lag ein deutsches Torpedoboot, im Hotel Britania, in dem wir damals gewohnt hatten und dessen Wintergarten ich noch in guter Erinnerung hatte, lag der Divisionsstab und überall begegnete man Angehörigen der Wehrmacht.

Auch hier, wie allenthalben, der krasse Gegensatz zwischen Krieg und Frieden. Oben in Narvik, völlig abgeschlossen vom Süden, kämpfte die kleine Schar der Fallschirmspringer und Marineleute gegen die englische Uebermacht, bei Mo stand immer noch eine geschlossene norwegische Division und hier in Drontheim war Frieden.

Zwar anders war die Stadt geworden, mehr noch als in Oslo waren alle Geschäfte mit Holzverschalungen verrammelt, aber trotzdem bummelte die Jugend von Drontheim auf diesen Straßen zur alten Bummelzeit genau wie früher, trotzdem waren alle Lokale überfüllt, und im Wintergarten des Hotels saßen Wehrmachtsangehörige und Norweger beieinander in dem schönen, gepflegten Raum und lauschten der Kapelle des Hauses, die jeden Abend spielte.

In diesen Sommernächten wird es in Drontheim nicht mehr dunkel, und man sollte das Wort Nacht eigentlich nicht mehr anwenden. Mitten in der „Nacht" — ich bleibe bei dem alten Zeitbegriff — kann man auf der Straße lesen, und es wird bestimmt für unsere Polizeimänner eine bleibende Erinnerung für ihr ganzes Leben geworden sein, daß sie einmal als Deutsche im Soldatenrock Dienst im Lande der Mitternachtssonne getan haben, auch wenn sie diese Mitternachtssonne als Gestirn selber — erst von Bodö kann

man sie betrachten — nicht, oder wenigstens damals nicht, gesehen haben.

Immer wieder haben wir das miteinander besprochen. Unendlich weit waren die deutschen Grenzen ja damals bereits gezogen worden, und wir ahnten noch nicht, wie weit sie durch die geniale Planung des Führers noch gezogen werden würden. Der Einmarsch in Holland und Belgien war bereits erfolgt, die Maginotlinie im Norden durchstoßen worden, und Abend für Abend standen wir vor der Karte in der Vorhalle des Hotels und staunten die Fortschritte an, die unser Westheer gemacht hatte.

Wieder in die Heimat zurückgekehrt, bin ich oft nach der Kriegslage gefragt worden. Nun, wenn wir auch das Glück hatten, draußen zu sein, mehr als die Heimat wußten wir bestimmt nicht, eher weniger. Denn erstens einmal hat man im Einsatz keine Gelegenheit, regelmäßig die Zeitungen zu lesen, und seinen Rundfunk kann man auch nicht immer anstellen und abhören, schon deshalb nicht, weil man oft keinen Rundfunk hat. Bei den Nachrichtenleuten war ich in dieser Beziehung ja gut aufgehoben, denn unser Funkwagen berichtete getreulich jeden Wehrmachtsbericht, und doch, so sehr wir unser Westheer bewunderten, wir steckten doch auch in einer neuen Wunderwelt, die gesehen und verdaut werden wollte. Und das möchte ich hier aussprechen, wenn uns im Norden eingesetzte Polizeimänner auch der Krieg, in den wir zu ziehen hofften, im Stich gelassen hatte, das schönste Land hatte er uns doch beschert, und mancher wird später wohl erzählen, wie es im hohen Norden war, wie die Berge klar und bläulich die Weite des Fjordes einrahmten, wie hohe Schneegipfel den Horizont abschlossen und wie fremdartig dieses Land Norwegen auf ihn gewirkt hat.

Und mancher von uns hat nicht nur ein Land, er hat viele Länder sehen dürfen, und er hat, und das ist die Hauptsache, mit dabei sein dürfen und hat das Seine beisteuern dürfen in diesem großen Freiheitskampf der Deutschen.

Aber wir waren ja nicht nach dem Norden gefahren, um die Schönheit des Landes zu bewundern, wir — wenigstens die Nachrichtenleute hatten sie — hatten ja unsere Aufgabe. Die meine als Berichterstatter mag etwas weiter gezogen sein, und man wird mir

erlauben, hie und da auch vom Lande und von seinen Leuten zu erzählen und so ein Bild von der Weite unseres Einsatzes zu geben.

Während ich mir am anderen Morgen einen Wagen ausbat und den Flugplatz im Norden der Stadt und die Kampfstaffeln, die damals dort für Narvik zusammengezogen wurden, besichtigte, machten sich meine Kameraden auf die Suche nach einem geeigneten Ort für die drahtlose Station. Und der war nicht so einfach zu finden, denn das Hochgebirge stand als sperrender Barren zwischen uns und Oslo und 600 Kilometer sind für solch eine schwache Station eine gewaltige Entfernung. Als ich zurückkam, fand ich Leutnant F. ziemlich skeptisch vor, er hatte zwar einen idealen Platz entdeckt, glaubte aber nicht an eine Verbindung auf der langen Welle. Zudem waren beide Herren mangelnder Sprachkenntnisse halber nicht fertig geworden und brauchten meinen Dienst als Dolmetscher.

Am Nachmittag fuhr ich also mit auf den Berg, handelte mit dem Bauern den Platz für die Station und das Quartier für die Männer aus und sah zu, wie aus einem Funkwagen eine Station wird. Rasch war die Antenne aufgerichtet worden, wurde verankert, und die Versuche begannen. Zu jeder vollen Stunde saß Leutnant F. am Taster und horchte in den Aether, und das Barometer seiner Stimmung sank immer tiefer, bis es ihm endlich am späten Abend gelang, die ersten Rufzeichen von Oslo aufzunehmen. Nun konnten wir uns auch um unsere Rückfahrt bekümmern, und der erste Funkspruch, den Oslo in der Nacht erhielt, besagte, daß Oberleutnant R... und Leutnant F... am nächsten Abend versuchen würden, mit der Eisenbahn zurückzukehren.

*

Im Zimmer der Bahnhofskommandantur saß ein eisgrauer Oberleutnant, der Sprache nach aus dem Badischen und versicherte zuerst einmal, daß er gar nicht nach Drontheim habe gehen wollen, zweitens, daß er gestern erst angekommen sei.

Wann denn ein Zug nach Oslo führe?

Das wisse er nicht, gestern jedenfalls sei einer gefahren.

Nun, das war wenig tröstlich. Leutnant F. erzählte dauernd von einem Urlaub, den er noch „gut" habe und den er in Gastein verbringen wolle. Und außerdem wollte er spätestens in drei Tagen in Berlin sein, weil man dort schon dringend auf ihn warte.

Bei einem zweiten Besuch in der Bahnhofskommandantur wurde mir ein wunderschöner Fahrplan — ganz neu — gezeigt. Nur, die Züge fuhren noch nicht. Ein Unteroffizier erklärte aber wieder, es sei nicht ganz unmöglich, daß gegen Abend —. Kurz und gut, wir entschlossen uns, zu packen und bezogen am Abend Stellung auf dem Bahnhof. Die haben wir dann noch einmal auf Stunden verlassen, als es hieß, der Zug käme nun aber ganz bestimmt um 23 Uhr und haben zum Abschied im Britannia-Hotel bei wunderschöner Musik gesessen, und als wir gerade zurückkamen, noch bepackt mit Lebensmitteln, denn niemand wußte, wie lange ein Zug eigentlich brauchen würde, war immer noch keiner da.

Um Mitternacht kam er endlich an, ein Militärgüterzug mit einem Personenwagen ältester Konstruktion am Schluß. In dem richteten wir uns, so gut es ging, ein, und als ich nach Stunden aufwachte, hielten wir immer noch in Drontheim. In den frühen Morgenstunden sind wir dann abgefahren und machten den Tag über die herrliche Fahrt über das Hochgebirge, das öde, einsam und großartig einen Begriff gibt, wie Menschen so werden können wie Peer Gynt.

Unsere Hoffnung auf ein warmes Mittagessen in Dombås, das ich dafür von früher her in angenehmster Erinnerung hatte, wurde böse enttäuscht, wenigstens im Anfang, der Bahnhof und seine Umgebung waren eine einzige Trümmerstätte. Hier hatte der Engländer noch vor Wochen gesessen, und hier war er ausgeräuchert worden. Dafür nahm man uns dann aber im Stabsquartier der Alpenjägerdivision gastlich auf und wir erfuhren dort auch, daß wenige Tage vorher wieder einmal Freischärler einen Ueberfall auf eine Truppe gemacht hatten. Ein Befehl, der nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrigließ, hat den Leuten in der Gegend dann klargemacht, daß man auf diese Art keinen Krieg führen kann und darf.

Unser Zug hatte getreulich gewartet, und wenn er bisher langsam gefahren war, dann fuhr er nun noch langsamer. In Hamar

kamen wir kurz vor Hotelschluß an, irgendwann in der Nacht waren wir in Elverum, und als wir am zweiten Morgen aufwachten, liefen wir gerade in Kongsvinger ein — und wir dachten, wir seien längst vor Oslo.

Oben lag die Burg im Morgenlichte vor uns, und wenn ich gewußt hätte, daß meine Tage im Norden bereits gezählt seien, ich hätte gewiß noch einen Tag auf ihr in Gesellschaft des Major J., der inzwischen dort sein Stabsquartier aufgeschlagen hatte und mit seinen Männern die schwedische Grenze sicherte, verbracht.

So nahmen wir von hier aus einen Personenzug, denn unser Militärzug sollte zuerst einmal abgestellt werden, und trafen am Mittag in Oslo ein.

Als ich mich beim Befehlshaber meldete, erfuhr ich, daß ich das nächste Flugzeug nach Berlin nehmen sollte, und auch Leutnant F... fand seinen Marschbefehl vor.

Nun war es also Zeit, vom Norden Abschied zu nehmen.

*

Das letzte Ereignis in Oslo war ein Appell der in der Stadt liegenden Polizei und Waffen-SS vor dem Reichskommissar.

Leutnant F. war bereits abgeflogen, ich hatte meinen Flugplatz in der Kuriermaschine für Montag — der Appell fand am Sonnabend statt — in der Tasche, ich war also, wie man so sagt, nur noch mit einem Bein in Norwegen.

„Sonntagabend ist Abschiedsfeier für Sie im Bristol", sagte mir der Adjutant. „Montag früh geht es los."

Als ich am Abend im Stabe des Generals auf dem Schloßplatz ankam, standen Polizei und SS bereits an ihren Plätzen, und die Straße Karl Johan mit dem Storthing am anderen Ende lag im Licht der Abendsonne vor mir. Wenig später erschien der Höhere Polizei- und SS-Führer, den ich an jenem Abend zum letzten Male unter den Lebenden gesehen habe, denn schon drei Wochen später fiel er, wie schon erwähnt, in Düsseldorf einem Fliegerangriff zum Opfer. Er meldete dem Reichskommissar die angetretenen Formationen und der nahm das Wort zu einer Programmrede, die ebenso an

die Truppen wie auch an die Norweger, die sich in großer Zahl eingefunden hatten, gerichtet war. Ich habe an diesem Abend immer nur die Stadt vor mir gesehen, und ich habe daran denken müssen, wie eigenartig das Schicksal doch mit uns spielt, und wie wenig ich doch daran geglaubt hätte, daß ich hier einmal als Angehöriger der deutschen Polizei stehen würde. Unendlich weit war Przemysl und die Demarkationslinie und doch konnte man von dort bis hierher in den Norden im Schutze der deutschen Waffen reisen. Und noch viel weiter, längst waren Holland und Belgien besetzt worden, und unser Westheer rückte bereits auf Paris vor, dessen Schicksal jeder von uns wußte und das, keiner zweifelte daran, besiegelt war.

„Vielleicht kommen Sie nach Holland", sagte man mir.

„Oder nach Belgien."

„Oder nach England."

Unmöglich war nichts mehr.

An diesem Abend habe ich zum letzten Male in Kongen zu Abend gegessen und norwegische Musik gehört, am nächsten Abend war ich mit allen Kameraden vom Befehlshaberstab zusammen, in der Nacht wurden die letzten Sachen gepackt, und am anderen Morgen um acht Uhr stieg die Ju 52 mit einem Seeoffizier und mir als einzigen Fahrgästen nach Berlin auf.

Von Berlin nach Oslo hatten wir im Militärzug und mit dem Torpedoboot über drei Tage gebraucht, der Rückflug dauerte dreieinhalb Stunden.

Zuerst nahm die Maschine Kurs über den Oslofjord nach Süden. Wir überflogen die Stelle, an der die „Blücher" gesunken war und nahmen bald Richtung auf das offene Meer. Unsere Ju 52 flog bedächtig und ruhig, wenigstens scheint einem das im Flugzeug so, trotz der fast 250 Stundenkilometer, mit denen wir vorwärts kamen. Bald war Dänemark erreicht, die Maschine stieg höher und fing, während sie über dem Wasser ganz ruhig geflogen war, über dem Lande zu bocken an.

Kopenhagen lag unter uns, der Süden von Seeland, wieder das Meer und bald tauchte Darsser Ort auf.

Wir waren wieder in Deutschland.

Gegen Mittag landeten wir in Staaken, und am Nachmittag

konnte ich mich im Hauptamt Ordnungs-Polizei von meinem zweiten auswärtigen Einsatz zurückmelden.

„Und was wird nun?" fragte mich General v. B.

„Vielleicht Belgien?" tippte ich an.

„Belgien ist noch nicht eingesetzt, wird aber wohl bald so weit sein. Ich werde Sie nach Belgien abordnen lassen, Holland können Sie ja von dort aus mitbesuchen."

Der dritte Einsatz stand also schon vor der Tür.

3. Belgien

Ich schreibe diese Zeilen im deutschen Straßburg. Ich sitze am Fenster meines Hotelzimmers, hinter mir klappert die Schreibmaschine und vor mir liegt der menschenleere Bahnhofsplatz. Ab und an kommt ein Auto mit Rückwanderern vorbei, und der Regen strömt.

Soweit ist es heute.

Soweit war es aber längst noch nicht, als ich mich für meinen dritten Polizeieinsatz, der dieses Mal nach dem Westen gehen sollte, fertig machte. Durch keine Tatsache wie durch die eben erwähnte wird es wohl klarer ersichtlich, wie ungeheuer rasch sich die Ereignisse überstürzten, wie unaufhaltsam der deutsche Siegeszug gewesen ist und wie vielfältig die Aufgaben der deutschen Polizei gewesen sind.

Wenn ich heute auf meine Einsätze zurückblicke, dann ist jeder anders gewesen, und doch in einem waren sie alle gleich: überall habe ich gute Kameraden gefunden, die mich, den Fremdling unter den Polizeioffizieren, freundlich aufnahmen und überall habe ich Neues gesehen.

Während meines diesmaligen Aufenthaltes in Berlin konnte ich mich auch bei General D. melden und von ihm noch einmal mündlich die Richtlinien für das, was von mir erwartet würde, entgegennehmen. Trotzdem doch der Beruf des Schriftstellers für den Befehlshaber der deutschen Ordnungs-Polizei ziemlich weit ab liegt, und obgleich größere und immer neue Aufgaben täglich und stündlich an ihn herantreten, nahm er sich doch für mich eine halbe Stunde Zeit und entwickelte mir seine Ansichten und Pläne, aus denen ich ersah, daß auch mein Fachgebiet ihm durchaus nicht fremd war.

„Erzählen Sie von der Einsatzbereitschaft unserer Männer, so, wie ich sie überall, wohin ich gekommen bin, gefunden habe", trug er mir auf. „Ich habe in Polen mit Männern zusammengesessen, die

den letzten Krieg als Soldaten mitgemacht haben und die neben ihren jungen Kameraden draußen auf Stroh schliefen und dankbar sind, daß sie auch dieses Mal mit dabei sein können. Alte Leute habe ich da getroffen, Träger des Eisernen Kreuzes von 1914, Männer, deren Haar schon ergraut ist. Sie hätten sich vielleicht freistellen lassen können, aber sie wollten mit dabei sein. Offizierstellvertreter und Feldwebel des alten Heeres sind als Wachtmeister bei uns eingerückt und versehen ihren Dienst, Familienväter sind dabei, junge Leute. Die Aufgaben der deutschen Polizei sind ins Ungeheure gewachsen, und ihr Einsatz soll genau so wenig vergessen werden, wie der jener vielen, die bei der Wehrmacht Dienst tun."

Ich bekam ein Bild davon, wie genau der General über seine Leute Bescheid wußte und wie er ihre Arbeit voll anerkannte.

Und bald war es auch für mich wieder so weit. Ich hatte gerade Ordnung in meine letzten Aufnahmen aus Norwegen gebracht, als ich vom Abschnittskommando Zehlendorf angerufen wurde und erfuhr, daß am anderen Morgen der Stab Belgien mit Kraftwagen abrücken sollte.

Die Kolonne war dieses Mal kleiner. Drei PKW., ein Streifenwagen und ein Lastwagen sammelten sich unter Führung des Major B., des Nachrichtenoffiziers unseres Stabes, am Bahnhof Wannsee, und die Fahrt begann.

Die Verhältnisse in Belgien waren polizeilich noch nicht geklärt. Der Reichskommissar war noch nicht ernannt worden, und von uns gab es vorläufig in Belgien nur den aus dem Chef des Stabes und dem Adjutanten bestehenden Teilstab, der uns in Brüssel erwartete.

Brüssel war also unser nächstes Ziel.

In rascher Fahrt kamen wir über die Reichsautobahn nach Hannover und nahmen dort Major K., den Kraftfahroffizier auf, mit dem ich bereits in Krakau zusammen gewesen war und den ich von gemeinsamer Fahrt nach Warschau gut kannte. Auch mit dem Führer unserer Kolonne, Major B., der einmal für Dänemark vorgesehen worden war, hatte ich in Berlin schon zusammen gesessen. Aber bald waren auch die anderen Herren keine Fremden mehr, und als wir am ersten Abend in Dortmund eintrafen, war der Stab schon ein Ganzes geworden.

So rasch, wie es Major B. — er hat für sein Vorwärtsdrängen den ehrenden Beinamen „der Rasende" erhalten und ist ihn in unserer ganzen Belgienzeit nicht losgeworden — dachte, kamen wir ja nun nicht vorwärts. Die neuen Fahrzeuge mußten erst eingefahren und in Köln noch einmal überholt werden. So kam es, daß wir auch die zweite Nacht in Deutschland, nämlich in Aachen zubrachten, und daß wir erst am Morgen des dritten Tages die holländische Grenze überschritten.

Hier hatten die Holländer eine fast kindlich anmutende Verteidigungsstellung vorbereitet, die auch für unsere Truppen kein Hindernis gewesen war. Ein paar zerschossene Häuser in der Nähe der Grenze, zerstörte Brücken, die längst wieder durch Notbrücken ersetzt worden waren, und weiter ging es über Maastricht, dessen Brücken recht gründlich zerstört worden waren, das sonst aber schon wieder einen ganz friedlichen Eindruck machte, nach Belgien hinein.

Es ist ein großer Unterschied, ob man durch Belgien oder durch Holland fährt. In Holland sind die Ortschaften sauber und gepflegt, die Straßen in gutem Zustand, und das ganze Land macht den Eindruck gesicherter Behaglichkeit, die, wenn man dort einsichtiger gewesen wäre, nie hätte zerstört zu werden brauchen. Jenseits der Grenze, in Belgien, ist alles viel weniger gut gehalten.

Gegen Mittag trafen wir in Löwen ein. Die bekannte Bibliothek, die ich im Dezember 1938 noch unversehrt hatte im Bilde festhalten können, war von den Engländern erneut zerstört worden, die Stadt sonst war, bis auf die Sprengung der Eisenbahnbrücke und der Brücken an den Straßen, völlig in Ordnung geblieben. Wir hielten uns nicht lange in Löwen auf und trafen am frühen Nachmittag in Brüssel ein, wo wir die bereits vorausgefahrenen Herren unseres Stabes in der Rue de la loi vorfanden.

Hier erfuhren wir auch, daß von einem offiziellen Einsatz eines Befehlshabers der Polizei in Belgien vorerst noch abgesehen worden war, daß aber andere Aufgaben auf uns warteten, und daß ein Polizeibataillon bereits im nordfranzösischen Raum bis in die Gegend von Calais vorgeschoben worden war. Es ist klar, daß diesem Bataillon mein ganzes Interesse galt.

Das alte Wort, daß die Welt ein Dorf ist, bewahrheitete sich in

Brüssel wieder einmal. Während wir noch über Calais sprachen, ging die Tür auf und Oberleutnant S., mit dem ich in Przemysl bereits zusammengewesen war, trat ein und gemeinsam mit ihm sollte ich am anderen Morgen die Fahrt nach Calais antreten.

Ich möchte hier, um die Lage festzulegen, einige Daten einfügen. Wir hatten am 12. Juni 1940 Berlin zur Fahrt nach Brüssel verlassen und waren am 14. Juni dort eingetroffen. Am 17. Mai waren unsere Truppen in Brüssel einmarschiert, am 28. Mai hatte die belgische Armee kapituliert, am 26. Mai fiel Calais und am 4. Juni, also zehn Tage vor unserer Ankunft in Brüssel, wurde Dünkirchen genommen. Trotzdem fanden wir eine friedliche Stadt vor, in der nur eben der deutsche Soldat mit im Straßenbild erschien, in der sonst aber alles so weiterlief, wie es gelaufen war.

Gemeinsam mit zwei Kameraden bezog ich in dieser Nacht ein Privatquartier, in dem wir unter der Fürsorge einer alten belgischen Wirtschafterin wie zu Hause aufgehoben waren, und am anderen Morgen begann die Fahrt nach Calais.

Die Straßen waren damals noch von Kolonnen überlastet, dazwischen begegneten uns Autos mit rückkehrender Bevölkerung, die man sehr bald an der Eigenart der Beladung — oben auf dem Verdeck war zumeist der Bettsack befestigt — unterscheiden lernte. Lange Züge mit Beutepferden kamen uns entgegen und alle Weiden waren mit ihnen vollgestopft. Bekamen wir hier schon ein Bild davon, daß wir den Trümmern einer geschlagenen Armee entgegenfuhren, so wurde dieses Bild noch plastischer, als wir uns Lille näherten.

War Brüssel kaum vom Kriege berührt worden, so waren in Lille noch die meisten Geschäfte geschlossen und auf dem Markte drängten sich Hunderte und Tausende vor der Verpflegungsstelle der NSV., um Lebensmittel zu erhalten. Die Beamten und Helfer der NSV. haben in diesen Tagen fast Uebermenschliches geleistet.

War der Strom der Gefangenen schon vor Lille groß gewesen, als wir Lille auf der anderen Seite verließen, wuchs er ins Gigantische. Das Wort des Führers „Mit Mann und Roß und Wagen hat sie der Herr geschlagen —" gewann hier grausiges Leben und bereitete uns auf das noch Gigantischere vor, von dem wir damals noch nichts wußten, dem wir aber entgegen gingen.

Es war ein heißer Tag, im Staube der Landstraße und in der Gluthitze dieses Junitages zog uns ein Heerwurm entgegen, der einfach kein Ende nehmen wollte. Autos fuhren dazwischen, auf denen jeder Platz besetzt war. Drinnen saßen die Rückkehrer, das Deck war mit Gepäck überlastet und doch klebten vorn auf den Kotflügeln und hinten auf der Stoßstange oft noch fünf und sechs Kriegsgefangene, die nicht mehr hatten laufen können. Pferdewagen, von müden Tieren weitergezogen, Handwagen bis oben hin belastet und von Kriegsgefangenen gezogen, dazwischen. Der führte ein Pferd am Halfter, der hatte einen Hund bei sich, dort stützte sich einer auf zwei Kameraden — und zwischen all dem gelegentlich ein Bewachungsmann, einmal von der Wehrmacht, ein anderes Mal von der Polizei. Ebenso müde, ebenso abgejagt. So zogen die bei Dünkirchen der flandrischen Hölle mit dem Leben Entkommenen stumpf der Kriegsgefangenschaft entgegen. Eine nicht nur geschlagene, sondern auch gebrochene und von gewissenlosen Hetzern getäuschte Armee.

Am eigenen Leibe hatten sie erfahren müssen, daß unsere Panzer wirkliche Panzer und keine Attrappen gewesen waren, und manchem von ihnen mag es damals schon gedämmert haben, daß er nicht für eigene Kriegsziele, sondern für ein England, das ihn und sein Land nur schnöde im Stich gelassen hatte, in den Kampf gezogen war.

Während wir noch an der Straße standen und den traurigen Zug an uns vorbeiziehen ließen, stieß ein Meldefahrer des Polizeibataillons zu uns und meldete, das Bataillon sei nicht, wie geplant, nach Calais gekommen, wo damals größere Truppenansammlungen überhaupt nicht geduldet wurden, sondern nur bis St. Omer, und auch diesen Ort habe das Bataillon bereits verlassen, um neue Aufgaben in Lille, Douai, Arras und Lens zu übernehmen.

Also vorläufig war es mit der Hoffnung, einmal an dem Fleck der französischen Küste zu stehen, der England am allernächsten lag, aus. Wir mußten umkehren, fuhren nach Lille zurück und machten Quartier für das Bataillon, das auch dort in einer Schule untergebracht wurde, während der Stab in einem kleinen Hotel Unterkunft fand.

Wenig später traf auch der Bataillonskommandeur ein und ich erfuhr, daß es in Calais allerlei Sachen gäbe, die für die Polizei sichergestellt werden sollten, und daß deshalb schon am nächsten Tage ein Kommando dorthin vorgeschickt werden sollte. Daß ich mich diesem Kommando anschließen würde, war selbstverständlich.

*

So traten wir also am Sonntag, dem 16. Juni, unsere Fahrt nach Calais an. Am Tage vorher war Verdun, im Weltkrieg ein niemals bezwungenes Bollwerk der französischen Stellung, gefallen. Die Maginotlinie war südlich von Saarbrücken in breiter Front durchbrochen worden, und am gleichen Tage wurde Orleans besetzt und südlich Besançon die Schweizer Grenze erreicht.

Und wir fuhren mit unserm Polizeiwagen in Calais ein. Zuerst durch eine Vorstadt, die wenig zerstört war, und dann in die tote Ruinenstadt, in der wir auf keinen Menschen mehr trafen, und weiter dem Hafen zu.

Wer neben den Langrohrgeschützen in der Nähe der Hafenausfahrt auf den Werken von Calais steht und das Glück hat, einen klarsichtigen Tag zu erwischen, der mag wohl drüben auf der anderen Seite die weiße Kreideküste von Dover sehen, und wenn er ein gutes Glas hat, dann kann er auch die Leuchtfeuer, Schornsteine und sogar Häuser drüben ausmachen.

Dies Glück hatten wir nicht, der Tag war diesig, eine Wolkenwand zog heran und hüllte später den ganzen Hafen in Nebel ein. Aber gerade diese Stimmung paßte zu dem, was wir nun sehen sollten. Während ein Teil unsrer Männer in den Schuppen Kanister und andere Dinge, deretwegen wir hierher gekommen waren, sicherstellte und auflud, ging ich mit ein paar Wachtmeistern auf den Bahnhof zu. Wo man hinsah, lag unübersehbares Material der Engländer, zerschossene Tanks, Wagen, Lederzeug, Stahlhelme, Waffen aller Art, dazwischen Wäsche, Stiefel, Kofferinhalt, Scherben. Auf der Brücke stand ein bis obenhin beladener Karren mit Tischzeug, Kaffeekannen, Sektkühlern, Messern und Gabeln, die jemand wohl noch rasch hatte mit fortnehmen wollen, auf und an den

Geleisen lagen Tornister, zerrissenes Zeug, und lange Züge standen da, die von unseren Stukas überrascht und zerstört worden waren.

Der riesige Bahnhof leer und verlassen. Und in ihm alles zertrümmert. Im Wartesaal standen noch Teller und Gläser mit verschimmelten Speiseresten auf den Tischen. Deutlich konnte man die Hast sehen, mit der hier alles verlassen worden war. Auf dem Bahnsteig hier ein Zug mit offenen Türen und am Zuge verlassene Lazarettautos, dort ein bis auf die Stahlgerippe ausgebrannter Schlafwagenzug. In einem Raum fand ich bündelweise Brot- und Lebensmittelkarten der Engländer, meine Suche am Fahrkartenschalter nach einer Karte Calais—Dover war leider vergeblich. Der Vorrat war von den Engländern restlos aufgebraucht worden.

Erschütternd die Stille, die über diesem Bahnhof, auf dem es vor wenigen Tagen noch recht lebhaft zugegangen sein muß, lag. Oft sieht man im Film ja den Trick, daß ein zuerst leer gezeigter Raum plötzlich voll Menschen ist, so versuchte ich mir den Bahnhof vorzustellen. Ankommende Züge, lärmende Tommies überall, die über alles herfallen, was hier nur zu finden ist. Draußen am Kai die Schiffe. Und in dies Heimdrängen zu Old Mother England plötzlich das Dröhnen der Stukas, dumpfe Detonationen, Rauch, Flammen. Wer dieser Hölle entronnen ist, mag für lange Zeit kein Gegner mehr sein.

Aber wir mußten weiter. Wir wollten das Meer sehen und wir wollten da stehen, wo wir England am nächsten waren. Auf der anderen Seite lag jenes Fort, in dem wir unsere Marineartilleristen fanden, und oben auf der Bastion stand jener Posten, den Blick auf England, der im wahrsten Sinne der vorgeschobenste Posten der deutschen Wehrmacht ist. In den Unterständen dieses Forts wurden wir von den Kameraden der Marine bewirtet, wir ließen uns von ihrem Dienst erzählen, aber die Zeit drängte uns wieder weiter.

Noch ein Blick auf die Hafenausfahrt, wo in Friedenszeiten das Boot Calais—Dover ausfährt und wo vor wenigen Tagen der Engländer die Reste seiner Armee in diesem Abschnitt mit schwerer Mühe und unter Zurücklassung allen Kriegsmaterials geborgen hat, dann saß ich im Auto des Bataillonskommandeurs, der hier zu uns gestoßen war, und die Fahrt ging weiter.

Längs der Küste nach Dünkirchen. Ich werde noch davon berichten, was ich in Dünkirchen und La Panne gesehen habe, jetzt möchte ich nur den Eindruck der Fahrt wiedergeben.

Die Kriegslage ist bekannt. Um einem von den Feinden geplanten Ruhreinfall vorzubeugen, trat die deutsche Wehrmacht am 10. Mai in breiter Front von der Nordsee bis nach Luxemburg hinunter zum Gegenstoß an, am 15. Mai bildete sich eine Spitze auf Abbéville zu und es bildete sich der Sack um Dünkirchen, der enger und enger gezogen wird. Die belgische Armee, die den Engländern die Kastanien aus dem Feuer holen soll, kapituliert und Engländer und Franzosen werden in dieser größten Vernichtungsschlacht der Geschichte aufgerieben. Was in Calais in kleinem Maßstabe geschehen ist, wiederholt sich im großen bei Dünkirchen.

Ich will das nur streifen, denn ich will berichten, was ich gesehen habe. Je näher wir Dünkirchen kamen, desto grausiger wurde das Bild. Tausende von Fahrzeugen lagen in ununterbrochener Reihe längs der Straße, Wagenparks dazwischen, von den Stukas überrascht und zusammengetrommelt, zerstörte Brücken, versenkte Kähne im Kanal. Ein unvorstellbares Chaos.

An diesem Sonntag fuhren wir nur kurz nach Dünkirchen hinein und sahen die Ruinen der Stadt, dann ging es weiter auf Dixmuiden und auf Langemarck zu, weiter nach dem kaum zerstörten Ypern und wieder zurück nach Lille. Unsere erste Fahrt an die Kanalküste war damit beendet.

Eine zweite Fahrt führte mich in das Gebiet unserer Polizeikompanien nach Douai, Arras und nach Lens. Ist Lille schon eine recht reizlose Stadt, so ist Douai das, was man kurz ein Drecknest nennen kann. Trotzdem war die Kompanie in einer Schule gut untergekommen, und das Quartier des Kompanieführers in nächster Nähe der Schule war beträchtlich gemütlicher als unser Hotel in Lille.

Auch Douai ist an vielen Stellen böse mitgenommen worden, wir sahen das auf unserer Fahrt zu den Lagern, die von unsern Männern bewacht und vor der Plünderung bewahrt worden waren. Denn geplündert worden ist von den Franzosen in Douai an vielen Stellen. Wir sahen ein Lager mit riesigen Vorräten an Zucker,

Kaffee, Wein und anderen Dingen, die nun sichergestellt worden waren und wir fuhren weiter zu einem von Stukas angegriffenen Verschiebebahnhof, auf dem ein Polizeiposten Züge mit Leder und Kohlen den nächtlichen Zugriffen dunkler Elemente entrissen hatte. Ebenso wie in Douai sah es in Arras und in Lens aus. Das Bataillon traf hier auf alte Bekannte, nämlich auf polnische Industriearbeiter, die nun gar nicht verstehen wollten, daß man sich all die schönen Sachen, die bisher so offen dalagen, nicht mehr einfach mit dem Handwagen abholen und für sich behalten durfte.

Wer von unseren Posten gefaßt wurde, kam in den Gewahrsam der französischen Polizei und wurde zu nützlicher Arbeit angestellt.

Eine merkwürdige Begegnung hatten wir in Lens. Gerade hatten wir das großspurige Kanadierdenkmal auf der Lorettohöhe hinter uns, fuhren in die Stadt ein und mußten an einer Straßenkreuzung nach dem Wege fragen. Gewohnt in kleinen Orten nur mit unserem Französisch durchzukommen, fragten wir zuerst so und erhielten Antwort auf Deutsch.

„Wir sind Elsässer", sagten die Leute und umdrängten unsern Wagen. „Elsässische Arbeiter, die Franzosen haben uns hierher gebracht. Aber wir verstehen sie nicht und sie verstehen uns nicht. Und sie sagen, später würden sie uns mit Sensen totschlagen, denn wir hätten sie verraten."

Wenige Tage später, am 19. Juni, aber das wußten wir damals noch nicht, wehte die deutsche Flagge über Straßburg.

Das Elsaß war frei.

*

Ich muß noch von einem Tage erzählen, der als ganz besonderes Erlebnis in meiner Erinnerung steht, vom Nachmittag des 17. Juni 1940.

Um Stadtaufnahmen zu machen, hatte ich einen Spaziergang unternommen, hatte an der Porte de Paris gestanden und mich durch das Wäldchen zur Zitadelle durchgefragt. Als ich auf dem freien Platz dort stand, hörte ich in der Ferne einen Lautsprecher tönen, der etwas auf Deutsch durchgab. Ich konnte nur Bruchstücke davon ver-

stehen, aber es war etwas von einer Bitte des Marschall Pétain und von Waffenstillstand die Rede.

Später, in einer jener engen Gassen von Lille, in der die Leute vor den Häusern saßen, als sei es an einem schönen, warmen Sommerabend und nicht mitten im Kriege, hörte ich den Wortlaut, der in deutscher und französischer Sprache immer wiederholt wurde, in vollem Umfange.

Kurz vorher hatte ich einer Frau, die mit Kind und Hund am Fenster stand und mit der ich ins Gespräch gekommen war, noch gesagt, es könne nicht mehr lange dauern, bis der Krieg für Frankreich zu Ende sei. Und nun war es soweit. Es ist mir oft so gegangen, daß die Umwelt das gesprochene Wort unterstreicht. Ein Jahr vorher hatte ich auf ostafrikanischem Boden oben im Usambaragebirge über den Richtstrahler Afrika die Kolonialrede des Führers mit angehört. Jetzt stand ich in Frankreich, und der französische Marschall mußte von uns die Waffenruhe erbitten.

Ich weiß nicht, wie die Nachricht an anderen Stellen aufgenommen worden ist, hier in Lille blieben die Leute vor ihren Häusern sitzen, einige traten in ihre Ladentüren, andere nickten oder hoben die Köpfe. Aber alles in allem nahmen sie es stumpf, ich möchte sagen, gleichgültig auf. Wenigstens in Lille.

„La guerre est fini“, das genügte ihnen, wie — das mochten jene ausmachen, die ihn, auch ohne die kleinen Leute in den winkligen Gassen von Lille zu fragen, angezettelt hatten.

*

Und nun komme ich dazu, jenen unauslöschlichen Eindruck zu schildern, den der Besuch von Dünkirchen und La Panne boten, den ich in diesen Tagen noch machen durfte.

Wieder fuhren wir in einer Kolonne, die einen Werkzeugwagen unweit Ypern zu bergen hatte. In Ypern standen wir in jenem Torbogen, dessen Wände Namen um Namen der im Weltkrieg gefallenen Engländer trugen. Namen, die wie ein grausamer Teppich alle Seiten des Torbogens bedeckten. Wir standen in der Kathedrale und sahen das schöne Altargemälde an, wir standen auf dem Marktplatz, auf

dem nur ein einziges Haus von einer Fliegerbombe beschädigt worden war.

„Hier bei Ypern ist mein Onkel im Weltkriege gefallen", erzählte unser Fahrer. „Und nun stehe ich hier."

In jedem von uns, soweit wir als Aeltere den Krieg mitgemacht hatten, sind damals die Erinnerungen wach geworden. Wir haben jene Nächte vor uns gesehen, in denen wir im Graben lagen und jene anderen, in denen wir marschierten. Wir haben an die gedacht, die geblieben sind und die einmal unsere Freunde und Kameraden waren. Und wir haben daran gedacht, daß ihr Opfer doch nicht nutzlos gewesen ist.

Deutschland war doch nicht gestorben, nur geschlafen hatte es und einen schweren Traum hatte es gehabt. Aber nun war ein neuer Morgen angebrochen, die Stimme eines Mannes hatte es aufgerüttelt, und der alte Geist war neu geboren worden. Und wir, wenn wir auch nicht an der Front stehen konnten, wir durften doch mit dabei sein, teilhaben an dem großen Erleben. Draußen sein.

Wir hatten im Vorbeifahren die Totenregimenter gesehen, die, Kreuz an Kreuz, ausgerichtet wie Soldaten in Flandern, oben in ewiger Garnison stehen und die ein Mahnmal hätten sein können und die doch nicht verstanden worden waren.

Wieder einmal war der Tod durch Flandern geritten und wieder hatte er furchtbare Ernte gehalten.

An der Brücke von Dünkirchen verweigerte uns ein Posten die Einfahrt, aber eine Erlaubnis des Hafenkommandanten verschaffte uns den Zutritt und nun fuhren wir ein.

Dünkirchen ist ein einziges Mal des Grauens. Die Straßen führen durch Ruinen, aus denen der Turm der Kirche allein unbeschädigt herausragt. Im Hafen liegen gesunkene und ausgebrannte Schiffe, und vor all dem steht auf einem freien Platz ein Denkmal, das einen Mann darstellt, zu dessen Füßen eine Frauengestalt sitzt, die eine Fackel hoch hält. Es mag einmal anders gedacht gewesen sein, jetzt ist es, als wolle die Frau ihre Brandfackel in die unglückliche Stadt hineinschleudern.

Weiter. Durch ein Gewirr von Trümmern, so daß kaum Platz genug für unseren Wagen bleibt. Hinaus auf die Mole, an der

Hafenausfahrt vorbei, in der versenkte Schiffe liegen, von denen nur noch die Schornsteine und die Masten zu sehen sind. Drüben steht eine Qualmsäule hoch in der Luft, und rote Flammen zucken empor, es ist die Fabrik, die immer noch brennt und die nicht zu löschen ist. Weiter zu dem Zerstörer Englands, der draußen vor der Mole gesunken ist, an ausgebrannten Schiffen, an verkohlten Wagen vorbei. Weiter über zerstörte Brücken an einem Feld vorbei, auf dem unübersehbare Mengen von Fahrzeugen stehen — zerstört und ausgebrannt.

Und weiter hinüber nach La Panne.

*

An der Mole liegt mit zerfetzten Segeln und mit gebrochenem Mast ein Segler. Autos halten davor, halb ins Wasser gefahren, stehen auf dem Trockenen, genau wie das Schiff auf dem Trockenen liegt, wenn Ebbe ist, oder werden wieder von der steigenden Flut hin- und hergeworfen. Das ist eins von jenen Schiffen, wie sie hintereinander an dem Strande von La Panne liegen.

Das nächste Schiff ist ein alter Kreuzer, der zerbrochen ist. Bis zu ihm hinaus haben die Engländer aus Wagen eine Brücke bauen wollen. Ein großer Teil dieser Brücke ist längst fortgeschwemmt, ein paar Wagen stehen noch da.

Da, wo der Stein aufhört und der Sand anfängt, steckt ein Kreuz im Boden, drei englische Stahlhelme hängen darauf. Auf dem Grab daneben die Mütze eines Offiziers. Wo ein Kranz liegen konnte, liegt ein Autoreifen. Ein Flakgeschütz, noch in Stellung, ein Tank unten im Kanal, Autos, die bis an die Wasserlinie heranzufahren versuchten, Munition.

Ich nehme ein paar Patronen mit Leuchtspurmunition auf und lasse sie wieder in den Sand fallen. Es hat keinen Sinn, sich mit dem einzelnen Ding zu beschäftigen, nicht der einzelne Gegenstand zeigt an, was hier vor sich gegangen ist, das Ganze zeigt es. Der Hintergrund der zerschossenen Strandpromenade, die Kulissen der herumliegenden Wagen und das Proszenium der gesunkenen Schiffe.

Weil unser Wagen — nomen est omen — eine Panne hat, wir sind ja in La Panne, müssen wir warten, bis der Fahrer den

Schaden behoben hat. Und als wir über den Strand gehen, auf dem einmal die Kinder gespielt haben — und auf dem wieder einmal die Kinder spielen werden, wenn der Krieg vorbei ist — sehen wir Männer, die schaufeln, sehen Umrisse von Menschen liegen, von Engländern, die man hier rasch eingegraben hatte und die man jetzt wieder herausholen muß.

Mitten in der Stadt ein Kriegerdenkmal. Aehnlich wie drüben in Dünkirchen. Hier sind drei Gestalten in Stein gehauen, die etwas beweinen.

Und es scheint jetzt, als weinten sie über La Panne und über jene Menschen, die irregeleitet, hier ihr Leben lassen mußten.

*

Meine Tage in Lille waren gezählt, und ich nahm Abschied von der recht reizlosen Stadt, um nach Brüssel zurückzukehren. Und um gleich am andern Morgen die Fahrt nach Holland anzutreten.

Die in den Niederlanden eingesetzte deutsche Ordnungspolizei untersteht einem eigenen Befehlshaber der Ordnungspolizei, der seinen Sitz im Haag hat, und dessen Stab in Scheveningen untergebracht ist. Das Gebiet ist, den vier Provinzen entsprechend, in vier Bataillonsbezirke eingeteilt. Reichskommissar der Niederlande ist der aus der Besetzung Oesterreichs her bekannte verdiente Reichsminister Seyß-Inquart, der vorher als Vertreter des Generalgouverneurs in Polen eingesetzt war. Leiter der gesamten Polizei ist der Höhere ᛋᛋ und Polizeiführer.

Früh am Morgen fuhren wir ab und kamen über Antwerpen auf die holländische Grenze zu, die wir bei Breda erreichten. Wieder bestätigte sich der erste Eindruck: Holland ist ein überaus sauberes und wohlhabendes Land, und überall hat man das Gefühl, es müsse den Leuten eigentlich recht gut gehen. Um so weniger versteht man ihren sinnlosen Widerstand.

Der Hauptumschlaghafen und Seehafen ist Rotterdam, Typ einer internationalen Hafenstadt, ohne aber — ich spreche von der Zeit vor dem jetzigen Kriege — seine holländische Eigenart zu verleugnen. Residenzstadt ist der Haag, holländisch „den Haag“ oder genauer „s'Gravenhage“, also das Grafengehege genannt. Einst-

mals Sitz der Grafen von Holland. Der Haag geht, nur durch den parkartigen „Bosch", also Busch, getrennt, in das Seebad Scheveningen über. Im Haag hatte das holländische Königshaus bis zuletzt seinen Sitz, das Haus Oranien, dessen Stamm aber nicht in männlicher, sondern zuletzt in weiblicher Linie fortgesetzt worden ist, so daß nach unseren Begriffen, die Oranier nicht mehr in den Niederlanden herrschten. Die zuletzt regierende Königin Wilhelmine war mit einem Mecklenburger, der den Titel Prinzgemahl führte, verheiratet. Ihre Tochter, die Kronprinzessin Juliane, heiratete vor kurzem den wegen seiner törichten Einstellung zu Deutschland jetzt sattsam bekannten Prinzen Bernhard von Lippe-Biesterfeld, der sich nun auch dem Konzern entthronter Herren in London angeschlossen hat.

Die Geschichte Hollands ist uns Deutschen in großen Zügen durch unsere Dichter bekannt geworden. Schiller schrieb die Geschichte des Abfalls der vereinigten Niederlande, Goethe schrieb sein Drama Egmont. Im frühen Mittelalter herrschten die Wittelsbacher als Grafen von Holland hier oben, die Letzte dieses Geschlechtes war Jakoba, Gräfin von Holland, zur Zeit der Jungfrau von Orleans. Später kamen die Niederlande unter spanische Herrschaft, eine Statthalterin wird eingesetzt, der berüchtigte Herzog Alba richtete sein Blutregiment auf, und unter ihm fällt der Kopf des Grafen Egmont. Es kommt dann zu dem Abfall unter den Oraniern, zu den tapferen Kämpfen der Geusen, zur heroischen Durchstechung der Deiche. Das wohl jedem Deutschen bekannte altniederländische Dankgebet, das früher in jedem Zapfenstreich gespielt wurde, und das auch in jener Nacht erklungen ist, als die Waffen an allen französischen Fronten schwiegen, ist damals entstanden.

Der heutige Holländer beherrscht von einem kleinen Mutterlande aus einen riesigen Kolonialbesitz in Indien und schöpft aus dieser Quelle seinen Reichtum an Rohstoffen, besonders an Kakao und Gummi. Folge dieses Reichtums ist eine recht materialistisch eingestellte Lebensanschauung des Holländers und — besonders im Haag fällt das auf — eine starke Vermengung der Rasse mit indischem und malaiischem Blut.

Rotterdam besonders war nicht nur Umschlaghafen für Uebersee, sondern — ganz besonders — für Waren, die aus dem Ruhr-

gebiet für Elbe oder Oder bestimmt waren. Diese Waren wurden — ich selbst habe vor wenigen Jahren eine solche Fahrt auf einem Rheinkahn gemacht und habe lange in Rotterdam gelegen — mit Kahn nach Rotterdam gebracht, dort auf das Seeschiff geladen und nach Hamburg gefahren, um wieder mit Kahn ins Binnenland zu kommen. Beispielsweise fuhren wir damals Schotter aus dem Siebengebirge für den Flughafen Berlin.

Der ganze Irrsinn der Verteilung kolonialen Besitzes wurde auch am holländischen Beispiel klar. Während das große, mächtige und übervölkerte Deutschland selbst in der Zeit seines größten Kolonialbesitzes recht kläglich bedacht war, schwammen die an sich reichen Niederlande, ohne eine rechte Möglichkeit, diesen Besitz im Ernstfall wirklich zu verteidigen, im Ueberfluß.

Was bei Holland ins Auge fällt, wird überdeutlich in England. Ein kleines Inselreich benutzt durch Jahrhunderte seine Insellage — der Engländer sprach großspurig von einer „splendid isolation" — um mit Hilfe einer starken Flotte und einem guten Maß voll Arroganz der ganzen Welt sein Joch aufzuerlegen. Schon Napoleon hat das Inselreich mit seiner Kontinentalsperre bedroht, aber nicht besetzen können. Das wirksamste Mittel für eine Besetzung, das Dampfschiff, hat er nicht anerkannt, obwohl es ihm angeboten wurde. Erst die Eroberung der Luft und das kraftvolle Vordringen Deutschlands, die großartige Planung seines Führers Adolf Hitler und seines Reichsmarschalls Hermann Göring, des Begründers der deutschen Luftwaffe, hat Englands Inselherrlichkeit beendet und die Möglichkeit zu wirksamem Angriff geschaffen.

Nach diesem kleinen Abstecher in holländische Geschichte und Kolonialgeschichte, zurück zu meiner Fahrt. Als ich im Haag eintraf, erfuhr ich, daß der Reichskommissar Seyß-Inquardt die gesamten Polizeitruppen in Utrecht besichtigen wolle und nahm Quartier in Scheveningen, das unter dem Kriege gar nicht gelitten hatte und wo nur zahlreiche Soldaten die Erinnerung daran, daß wir im Kriege waren, nicht einschlafen ließen. Eine rechtzeitig und wirksam einsetzende Einschränkung des Einkaufs hat vorsorglich den Ausverkauf Hollands, das zur Zeit ja auch von seinem Kolonialbesitz abgeschnitten ist, verhindert. In Scheveningen, das herrlich

mit seinen breiten Strandwegen am Meer liegt, konnte sogar eine, durch den Krieg natürlich beschränkte Badesaison anlaufen. Man sah — wie mitten im Frieden — die Badegäste am Strande liegen und bräunen; in den Hotels spielte die Musik, und man konnte auch hier wieder feststellen, wie dicht Krieg und Frieden beieinander liegen. Kaum eine Autostunde entfernt lag das zerstörte Rotterdam, unten am Rhein drangen unsere Kampftruppen über den Rhein in die Maginotlinien ein. Holland aber lag, ebenso wie Dänemark und Norwegen, im Schutz der deutschen Waffen, und wenn der Engländer seinen Krieg so ritterlich führen würde, wie er das von sich selbst so oft behauptet, so wäre es auch nie zu den feigen Bombenabwürfen auf offene Städte und Dörfer gekommen, dem beispielsweise in Den Helder ein besetztes Lazarett zum Opfer fiel.

Mit den Kameraden, die mich von Brüssel aus bis hierher nach Scheveningen begleitet hatten, verlebte ich einen Nachmittag am Strande, am Abend fuhren sie ab und ich am Morgen des anderen Tages nach Utrecht.

Bemerkenswert an Holland sind die Autostraßen, die zwar nicht so vollendet und abgeschlossen wie die unsrigen sind, denn es gibt da Querwege und sie sind auch nicht ausschließlich dem Kraftwagen vorbehalten, aber man kommt rasch auf ihnen vorwärts. Als nachteilig habe ich es auf meinen Fahrten empfunden, daß sie nicht — oder noch nicht? — die großen Städte umgehen, sondern mitten in sie hineinführen.

In Utrecht war großer Betrieb, die Bataillone rollten auf ihren Streifenwagen an, die Lautsprecheranlage wurde vorbereitet, der Platz noch einmal abgeschritten. Zum Schluß fand eine kleine Generalprobe statt, bei welcher der Chef des Stabes aus dem Haag den Reichskommissar vertrat, und als der dann selber auf die Minute pünktlich erschien, fand er eine tadellos aufgebaute Truppe. Wie so oft schon, bewunderte ich als alter Soldat auch hier die ungeheure Kleinarbeit, die seitens der Polizei in den wenigen Kriegsmonaten geleistet worden ist und die bei ihrer Ausbildung nicht nur den Polizisten, sondern auch den Soldaten berücksichtigt hat. Jeder Unbeteiligte wird immer wieder feststellen, daß z. B. die Grußdisziplin bei den Polizeiformationen besonders gut ist, und daß alle die

Männer in ihrer grünen Uniform, die doch zum größten Teil nur eine Art militärischen Schnellkursus durchgemacht haben, einen tadellosen Eindruck machen.

Bei einem später folgenden Vorbeimarsch in Fahrzeugen, bei dem ich aus nächster Nähe meine Aufnahmen des Reichskommissars machen konnte, sah ich zum ersten Male eine, wie es im Befehl hieß, „Polizeibatterie". Drei kleine Geschütze rollten an dem Reichsminister vorbei und wurden von der Utrechter Bevölkerung, die sich an der Absperrung, wenn auch nicht gerade sehr zahlreich, so doch immerhin eingefunden hatte, gebührend bestaunt.

Am Nachmittag traf ich wieder in Scheveningen ein, und der Montagvormittag gehörte Rotterdam.

Auch das Schicksal Rotterdams, des Eckpfeilers der Festung Holland, ist durch die Bilder in den Wochenberichten der Propagandakompanien bekannt. Ich hatte den Film in einem Wochenschaukino an Karl Johan in Oslo gesehen, hatte die Brände gesehen, die die Stadt verwüsteten und hatte gemeint, diese und jene Stadtgegend, die ich von früher her kannte, wiederzuerkennen. Stand bisher Warschau als warnendes Mahnmal, daß das deutsche Schwert nicht schartig ist, da — ein zweites Mahnmal ist Rotterdam geworden, das am 13. Mai erreicht wurde, woraufhin Holland am 14. Mai kapitulierte. In Warschau sind die Zerstörungen über die ganze Stadt verteilt, Rotterdam dagegen ist in seinen Vorstädten unversehrt, während sein Zentrum ein einziger Trümmerhaufen ist. Ich stand vor einem Café an dem einst breiten Cool Singel, eine der Hauptstraßen Rotterdams, in der ich noch vor zwei Jahren gesessen hatte, und erkannte es nur noch an dem verbogenen Firmenschild, das am Boden lag. Ich suchte vergeblich den Schiedamschen Dyk und Hoogstraat und das Warenhaus Bienenkorb, von dessen oberstem Stockwerk man einen so guten Ueberblick über die Stadt hatte. Es war ausgebrannt, dafür aber stand ganz in der Nähe ein Hochhaus, und sogar der Fahrstuhl war in Ordnung, und fuhr mich und meinen Begleiter an diesem Tag, einen jungen Bildberichter von der Marinepropagandakompanie, die in meinem Hotel in Scheveningen lag, und der ich Wagen und Führung nach Rotterdam verdankte, nach oben.

Vom Ufer der Maas aus ist scharf abgegrenzt der Sektor der Zerstörung herausgeschnitten, wir konnten das von oben her ganz genau erkennen, trotzdem ein Nebel über der Stadt lag, der die schlimmsten Verwüstungen verbergen zu wollen schien, die Eisenbahnlinie, die von der Maasstation zu der Station Hofplein führt, lief durch Trümmer, elektrische Bahnen bogen in Straßen ein, die keine Häuser mehr hatten. Die deutschen Stukas hatten rasche und ganze Arbeit geleistet, und ihrer Arbeit und jener der Fallschirmtruppen, die als erste in die Stadt eindrangen, ist es wohl zuzuschreiben, daß Holland noch rechtzeitig — nur für Rotterdam eben doch nicht mehr rechtzeitig genug — zur Besinnung kam.

Auf der anderen Seite der Maas fanden wir einen der größten Ueberseedampfer Hollands, die „Statendam", als ausgebranntes Wrack und besuchten ein zweites Schiff, das nur geringe Brandschäden erlitten hatte. Wir fuhren noch kreuz und quer durch die Stadt und stellten fest, daß die Holländer überraschend schnell die Beseitigung der Kriegsschäden in Angriff genommen hatten. Reichskommissar Seyß-Inquard hatte kurz vorher in einer Rede einen hohen Betrag für den Wiederaufbau Rotterdams zu einer neuen und schöneren Stadt angekündigt, und seiner Tatkraft ist es wohl zuzuschreiben, daß alles hier rasch ein neues Gesicht bekommt.

Als ich Rotterdam besuchte, waren etwa sechs Wochen seit dem Angriff auf die Stadt vergangen, hier und da rauchte es zwar noch unter dem Schutt, und immer wieder mußte die Feuerwehr eingreifen, aber das Schlimmste war längst beseitigt, der Aufbau hatte schon wieder begonnen.

Ich sprach bereits davon, daß die deutsche Polizei mit vier Bataillonen die Bewachung von Vorräten und die Sicherstellung riesigen Beutematerials vornimmt, dafür war sie aber auch von reinem Polizeidienst entlastet, der nach wie vor von der holländischen Polizei ausgeübt wird.

Der holländische Polizist mit seiner dunklen Uniform und einem schwarzen Helm macht im Gegensatz zu unseren Männern einen ganz und gar unmilitärischen Eindruck und ähnelt in seiner behäbigen Ruhe dem norwegischen Polizisten. Ungewohnt und fast grotesk wirkt er auf seinem Fahrrad, auf dem er — die Lenkstangen werden

in Holland sehr hoch gefahren — aufrecht, würdig und langsam daherfährt. Sieht man einen solchen Polizeimann am Abend auf dem Strandweg von Scheveningen unter der Unzahl von Radfahrern, die dort ihren Abendbummel fahren, herankommen, dann meint man in ihm am besten den holländischen Volkscharakter erkennen zu können: wir haben es dazu, wir sind wohlhabend, wir essen und trinken gern gut, und wir lassen uns nicht aus der Ruhe bringen.

Solche Eigenschaften sind sehr schön, nur sollte man sich mit ihnen nicht einer Großmacht wie Deutschland in den Weg stellen wollen. Holland ist für die deutsche Wehrmacht kein Hindernis gewesen.

*

Wieder nach Brüssel zurückgekehrt, habe ich noch einige Fahrten durch Belgien unternommen. Wir besuchten Waterloo und die aus der letzten napoleonischen Schlacht bekannte Ferme Belle Alliance, heute ein unbedeutendes Haus, wir fuhren nach Dinant und Lüttich, bis Ende Juni der Befehl aus Berlin eintraf, der Bataillon und Stab aus Brüssel und Nordfrankreich zurückrief.

Am 2. Juli 1940 trafen wir wieder in Berlin ein. Meine dritte Einsatzfahrt war beendet. Aber schon wenige Tage später verließ ich die Reichshauptstadt wieder, denn dieses Mal galt der Besuch altem deutschen Lande, das wieder frei geworden war. Dieses Mal sollte die Reise nach dem Südwesten des Reiches gehen, dorthin, wo Maginotlinie und Westwall einander waffenstarrend gegenüber gelegen hatten.

Nach dem Elsaß.

4. Elsaß

Der Schilderung meines Aufenthaltes im Elsaß möchte ich ein kleines Erlebnis, das ich in Straßburg hatte, voranstellen. Der Chef der Ordnungspolizei, General D., war zur Besichtigung der hier im Westen eingesetzten Polizeiformationen eingetroffen und war vom Reichsstatthalter in der Statthalterei empfangen worden. Gegen Abend fuhren wir durch die Stadt, um das Münster und das alte Straßburg zu besichtigen. Ich fuhr, um den Weg zu zeigen, mit dem Adjutanten voran, und zufällig hatte unser Fahrer den Rundfunk eingeschaltet. Und ganz leise zuerst und dann lauter werdend, wie eben ein Rundfunkapparat anläuft, erklang, während wir am Ufer der Ill entlangfuhren, jenes Lied, das heute wie eine Grundmelodie über dem ganzen Elsaß zu liegen scheint:

„O Straßburg, o Straßburg, du wunderschöne Stadt,
Darinnen liegt begraben gar mancher Soldat . . ."

Irgendwo im Reich, ich weiß nicht, ob es in Stuttgart oder in München oder in Berlin war, stand ein gemischter Chor und sang für Millionen Menschen. Und eigentlich sang er doch nur für uns wenige, die wir gerade eben vom Broglie her an die Ill einbogen und dem alten, schönen Bau Erwin von Steinbachs zustrebten.

Ein altes, deutsches Volkslied, lange Jahre hier unten nicht gesungen und jetzt erklungen für uns, die wir ein klein wenig mithelfen dürfen, dieses Land dem Deutschtum wieder zu gewinnen, die französische Tünche abzukratzen und das urdeutsche Gesicht der Stadt wieder freizulegen.

Dieses kleine Erlebnis, das uns nachdenklich machte, meine ich, sollte ich meiner Schilderung voranstellen.

*

Die Fahrt ins Elsaß unterschied sich grundsätzlich von jeder anderen, die ich bisher angetreten hatte. In meinem Befehl stand zu lesen, daß der Polizeioberleutnant d. R. Richter sich beim Kommando der Schutzpolizei in Freiburg zu melden habe und von dort aus weiter zu befördern sei.

„Ob der B. d. O. noch in Kolmar oder schon in Straßburg ist, wissen wir im Moment nicht", sagte mir der Major im Hauptamt der Polizei in Berlin. „Also fahren Sie zuerst einmal nach Freiburg, von dort aus werden Sie schon weiterkommen."

Also fuhr ich nach Freiburg.

Der Anhalter Bahnhof stand im Zeichen einer besonderen Unruhe, viel ᛋᛋ, viele Menschen. Ich war kaum oben in der Abfahrthalle angekommen, als plötzlich all die Menschen nach einer Seite hin drängten, und ebenso plötzlich stand ich fast in der ersten Reihe einer Gasse, die sich gebildet hatte und durch die der Führer kam, um den Zug nach München zu besteigen.

Ich wünschte allen jenen, die jenseits der Grenzen immer noch daran zweifeln, daß Volk und Führer eins sind, sie hätten an jenem Abend mit dabeistehen können. Sie hätten mit eigenen Augen sehen können, wie es ist, wenn der Führer unvermittelt irgendwo erscheint. Die Hände flogen in die Höhe, lachende Gesichter leuchteten dem Manne entgegen, der Deutschland seinen Platz an der Sonne wieder erobert hat, und wenn es sich auch nur um einen Augenblick gehandelt hat, denn so rasch er gekommen war, so rasch war er auch wieder vorbei, die Bewegung blieb doch. Man sprach davon, wo er wohl hinfahren würde, wie er ausgesehen habe, wer mit ihm gewesen sei, man versuchte den Zug zu sehen und man bemühte sich doch, die Ruhe des Mannes, dessen Gedanken zwischen Schlacht und Planung unablässig für das ganze Volk arbeiten müssen, nicht zu stören.

Das war der Auftakt meiner Fahrt.

Und dann die Reise. Der D-Zug, der über Frankfurt, Heidelberg, Karlsruhe und Basel fährt, war voll von Menschen, und wenn auch viele Soldaten in den Abteilen saßen, jenen rein soldatischen Eindruck, wie ihn etwa der Zug nach Krakau gemacht hatte, mit dem ich in meinem ersten Einsatz gefahren war, machte er nicht.

Im Schlafwagen war ich sogar der einzige Mann in Uniform. Kinder, die zur Erholung in den Schwarzwald geschickt werden sollten, wurden von NS.-Schwestern gebracht, Geschäftsreisende stiegen ein, und ebenso gut hätte man glauben können, sich zur Manöverzeit mitten im Frieden zu befinden.

Ebenso fahrplanmäßig ging auch alles Weitere vor sich. Vor dreißig und mehr Jahren bin ich als Fähnrich und Leutnant früher oft die gleiche Strecke gefahren, um in meine Friedensgarnison Lahr in Baden zu kommen — genau so fuhr ich jetzt. Verschlief Frankfurt am Main, wachte in Heidelberg auf, fing in Karlsruhe mit dem Anziehen an und ging in Baden-Oos in den Speisewagen zum Frühstück.

Zwischen Baden-Baden und Offenburg liegt der Bahnhof Appenweier. Früher, in der Zeit vor dem Weltkriege, hielt hier jeder Schnellzug, denn hier zweigte die Strecke nach Straßburg ab, und man mußte umsteigen. Wenn wir heute auch durchfuhren, die Menschen im Speisewagen und im ganzen Zuge überhaupt wurden doch gespannt, denn, wenn man Glück hat, kann man drüben jenseits des Rheins, den Münsterturm sehen und die Vogesenkette. Und wer bisher sagen mußte: Da drüben liegt Frankreich, da drüben liegt Straßburg, aber es gehört uns nicht mehr, denn zwischen uns und Straßburg zieht sich die Maginotlinie entlang, der kann heute stolz den Kopf heben:

Dort drüben liegt das deutsche Straßburg!

Auch wenn wir es nicht sehen.

Wenige Stunden später stand ich auf dem Münsterturm in Freiburg, und auch hier sprachen wir von Straßburg.

„Sehen Sie sich die Uhr an", sagte der Mann dort oben, „sie ist vom gleichen Meister, der auch das Uhrwerk in Straßburg gebaut hat.

Aber diese Uhr hier ist einfacher, die drüben ist eine astronomische Uhr, und das Werk ist viel kunstvoller."

Als ich sagte, ich würde die Uhr wohl bald sehen, meinte der Mann: „Selber angesehen habe ich sie ja noch nicht, aber aus Beschreibungen kenne ich sie ganz genau und ich erzähle auch jedem davon, der hierher kommt. Sehen kann man den Münsterturm ja

nicht von hier aus, dort hinten, die Ecke vom Schwarzwald ist davor, aber —'

So ist Straßburg immer für alle hier ein deutscher Traum gewesen, ein stolzer Traum in der Zeit, in der wir es besaßen, und ein wehmütiger, solange wir es in fremdem Besitz wußten.

Wieder ein paar Stunden später saß ich im Pol-Wagen, und wir fuhren dem Rhein zu.

Zuerst nach Mülhausen. Der Polizeidirektor von Freiburg ist sofort als kommissarischer Polizeipräsident nach Mülhausen geschickt worden, und dessen Kurierwagen nahm mich mit.

Während der Fahrt erklärte der Fahrer, zeigte mir die Bunker des Westwalls, die Tankhindernisse, erzählte, wie es jetzt hier aussähe und zuginge. Dann fuhren wir durch das zerschossene Neuburg und über den Rhein.

Je näher wir dem Rhein kamen, desto dichter wurden die Kolonnen, die uns entgegenkamen. Kolonnen, Kolonnen und wieder Kolonnen. Wie unheimlich viel Menschen hält Deutschland doch unter Waffen, so viele, daß es alle die Länder, die es um Englands willen besetzen muß, auch besetzen kann, so viele, daß es jetzt, wo der Krieg mit Frankreich beendet ist, sogar Menschen zur Erntearbeit entlassen kann.

Denn überall hier im badischen Lande, das doch unter den Kanonen der Maginotlinie gelegen hatte, standen die Felder in Frucht und die Leute arbeiteten draußen, fuhren Heu ein und ernteten das Obst.

Und irgendwo, zwischen all dem Wachsen, unsichtbar fast und doch uneinnehmbar der Westwall.

Es mag wohl sein, daß einer hier entlangfährt und ihn nicht einmal sieht.

*

Die Rheinbrücken sind von den Franzosen zerstört worden, aber damit hat man den deutschen Vormarsch nicht aufhalten können. Ebenso wenig wie mit den Bunkern der Maginotlinie, die jetzt zerschossen und ausgebrannt jenseits am Ufer stehen und gar nicht mehr drohen.

Wir fuhren über eine Schiffbrücke über den reißenden Strom, und wenn wir im Badenschen wie durch einen gutgehaltenen Garten gefahren waren, drüben sah es anders aus. Unbestellte Felder, von Unkraut überwuchert, leere Dörfer, zerschossene Häuser. Vor wenigen Wochen erst hatten hier die Geschütze gedonnert und die Maschinengewehre gebellt, und wenn das Land jetzt auch in Ruhe dalag, die Geschichte des Krieges hatte sich doch nicht verwischen lassen.

Aber mit deutscher Gründlichkeit und Tatkraft hatte man überall bereits die Arbeit angepackt.

So besonders in Mülhausen, wo ich einen Aufenthalt meines Fahrers benutzte, um mir die Stadt anzusehen. Dieser Aufenthalt verlängerte sich ungewollt, als ich ihn, zurückkehrend, nicht wieder vorfand und buchstäblich dem kommissarischen Polizeipräsidenten in die Arme lief, der mich aufforderte, zuerst einmal dazubleiben und mir den Aufbau der Stadt Mülhausen anzusehen.

„Ich habe meine elsässischen Kriminalbeamten auf nachher bestellt und wer ihne mal 'ne Rede halte, damit sie wisse, was so jetzt gespielt wird. Sie werde so was ja scho mal gehört habbe, aber damit sehe Sie gleich, wie's hier zugeht und wie ichs mein", sagte er in unverfälschtem Badisch und deshalb für die elsässischen Beamten, die ja seit 1918 nur noch Französisch oder Elsässer Dütsch hatten sprechen dürfen, gerade so verständlich. Und dann kam die Rede, die wohl mit allerhand Unsinn aufgeräumt haben mag, den die Franzosen den Elsässern so im Laufe der Jahre eingepaukt haben.

Man müßte diesen Polizeipräsidenten so dastehen sehen: in der Uniform der SS, in hohen Stiefeln, breitschultrig, dann glaubt man ihm schon, daß er der rechte Mann war, um aus dem französischen Muelhouse das alte deutsche Mülhausen herauszuschälen.

„Heut abend gehn wir in 'ne echte elsässische Weinstub, damit Sie uns auch von der Seit kenne lerne — oder wolle Sie lieber fein sitze?"

Ich wollte nicht fein sitzen, also saßen wir in der Weinstub bis zu der vom Präsidenten selbst festgesetzten Polizeistunde, und am anderen Morgen konnte ich mich mit eigenen Augen überzeugen, wie im

wahrsten Sinne des Wortes die französische Tünche abzufallen begann. Da wurden Holzverschalungen von den Fenstern entfernt, da wurde aus einer Boulangerie wieder eine Bäckerei, und der Charcutier wurde zum Metzger. Vin d'Alsace wird wieder elsässischer Wein, und Monsieur Cigogne, der wichtigste und beliebteste Vogel im Elsaß, nennt sich wieder Herr Storch. Und so geht's weiter, Charles heißt wieder Karl, der gute Jean denkt daran, daß er eigentlich Hans heißt, wozu er doch als guter elsässischer „Hans im Schnakenloch" allen Grund hat. Und ihm nach tut es die Marguerite, die wieder Gretel heißt, die Madeleine, die zur Lene wird, und die Charlotte freut sich, daß sie es so einfach hat, denn sie braucht ja nur das e am Ende ihres Namens mitzusprechen, wenn sie es nicht vorzieht, zur Lotte zu werden. Es war schon hohe Zeit, daß Unsinnigkeiten wie Maurice Meyer und Adèle Müller endlich aus der Welt kamen.

Ein Ereignis für Mülhausen war auch der Verkehrsposten in grüner Uniform auf der Hauptkreuzung, der in seinem Bemühen, den Elsässern die deutsche Verkehrsdisziplin beizubringen, allseitig bestaunt wurde. An allen vier Straßenecken stauten sich die Leute und sahen zu, wie stramm er das machte. Mit der Zeit werden sie auch begreifen, daß man nicht zu zweit oder zu dritt auf der Straße radfahren kann, daß man rechtwinklig überqueren muß, rechts fahren, vernünftige Geschwindigkeiten einhalten muß und nicht zwecklos hupen darf.

Auch die Straßennamen werden nicht vergessen, die Bettelei wird unterbunden, die Preise werden beobachtet, und der Arbeitslosigkeit wird entgegengearbeitet.

Ja, und noch vieles andere wird getan.

„Jeden Tag kommen hier auf dem Bahnhof die elsässischen Rückwanderer aus Frankreich an", erzählt der Polizeipräsident. „Die Bahn von Belfort ist vorläufig hier zu Ende" (inzwischen ist sie auch weitergebaut worden) „und die Leute wissen nicht, wie sie weiterkommen sollen. Da sind sie aus der Dordogne oder sonstwoher und wollen heim. Nun hab' ich einen Polizeioffizier auf den Bahnhof gesetzt und hab' eine Kolonne zusammengestellt, Wehrmachtsfahrzeuge, die ich mir gepumpt habe, und elsässische Fahrer von den

Omnibusgesellschaften, die sonst nichts zu tun hätten und die ich eingestellt habe. Damit fahren wir die Leute in ihre Heimat, nach Straßburg, nach Weißenburg, nach Hagenau oder wo sie sonst hingehören. Hier wird nicht viel gefragt, ob's Polizeiaufgabe ist oder nicht, hier wird angepackt, wo es notwendig ist."

Anpacken, wo es notwendig ist — helfen, das ist der erste Grundsatz der deutschen Polizei im Elsaß.

*

Am Nachmittag fuhren wir über Kolmar und Schlettstadt, vorbei an der von den Vogesen grüßenden Hohkönigsburg, nach Straßburg.

1912 mag es gewesen sein, als ich Straßburg zum letzten Male gesehen hatte, und jetzt, achtundzwanzig Jahre später, sah ich es wieder. Und es ist mir nicht leicht gefallen, das alte Straßburg wiederzuerkennen. An einer Notbrücke — die richtige Brücke ist wie viele Hunderte von Brücken allein im Elsaß von den Franzosen zerstört worden — regelt ein Polizeiposten den Verkehr und kontrolliert die Ausweise derer, die von draußen her hereinkommen. Denn, und das muß man wissen, Straßburg ist seit dem September 1939 evakuiert, Straßburg ist eine tote Stadt, und Straßburg erwacht erst langsam wieder zum Leben.

Wir fahren durch Straßen, deren Häuser noch unbewohnt sind. Alle Fensterläden sind geschlossen, kaum ein Mensch ist auf der Straße, und nur hin und wieder begegnen wir Soldaten. Wir biegen über den Kanal in eine enge Straße ein, und unvermittelt halten wir vor dem Münster. Auf der Plattform und oben auf der Spitze des Turmes weht die Hakenkreuzfahne, die gleich am ersten Tage dort angebracht worden ist. Wir halten und sehen das ehrwürdige Bauwerk, das Wahrzeichen der deutschen Stadt Straßburg, bewundernd an. Das Hauptportal ist zwar unter Sandsäcken und Holzverschalungen ebenso vergraben, wie es im Innern die kunstvolle Engelssäule, die astronomische Uhr und die alte Kanzel sind, aber der Bau Erwins von Steinbach steht da und erzählt, und deutsche Soldaten stehen davor, und oft habe ich es später erlebt, daß sich aus dem Kreise dieser Soldaten plötzlich einer fand, der seinen Kameraden die Baugeschichte

erzählt hat und ihnen die Kunstwerke am Münster erklärte, und ich habe gesehen, wie die Soldaten ihm gespannt zugehört haben.

Aber ich werde ja in Straßburg bleiben, heute reicht es nur zu einem kurzen Verweilen, dann fahren wir weiter.

Vor dem Gebäude des C. d. Z., des Chefs der Zivilverwaltung, stoßen wir auf einen Polizeiwagen, der mich, da meine Begleiter hier eine Besprechung haben, weiter mitnimmt und mich endlich da abliefert, wo ich von nun an für die nächste Zeit hingehöre:

Zum B. d. O., zum Befehlshaber der Ordnungspolizei im Elsaß.

*

Hier in wenigen Worten ein Ueberblick über die wechselvolle Geschichte des Elsaß, jenes Landes, das als alter Wasgau einerseits von den Vogesen, andererseits vom Rhein begrenzt wird und dessen Bevölkerung ebenso deutsch war wie die des benachbarten Baden, gleichgültig, ob das Land unter deutscher oder unter französischer Herrschaft stand.

Mitten im Frieden und ohne einen anderen Grund als den, daß Deutschland damals zu schwach war, um seinen Besitz zu verteidigen, hat Ludwig XIV. im Jahre 1681 das Elsaß und Straßburg geraubt. Der französische Mordbrenner Melac zog sengend und brennend durch die Pfalz, Heidelbergs Schloß wurde zerstört, der Grund zur deutsch-französischen „Erbfeindschaft" wurde mutwillig gelegt, und 190 Jahre blieb eine deutsche Stadt, in der Gutenberg gewirkt hat, die Goethe bewundernd besucht hat, die einmal eine Freie deutsche Reichsstadt war und deren Universität seit 300 Jahren ein Vorposten des Deutschtums gewesen ist, unter französischer Herrschaft.

Nach dem siegreichen Krieg von 1870/71 wurden Stadt und Land wieder deutsch, Wörth, Weißenburg, Spichern wurden als Schlachtorte zu Begriffen, und vereint mit Lothringen wurde das Elsaß als Reichsland ein Teil des Deutschen Reiches.

Und wird wieder zum Kriegsschauplatz im Weltkrieg. Mülhausen wird zum Schlachtort, in den Vogesen wird gekämpft, Schützen-

gräben ziehen sich auf dem Kamm des Gebirges entlang, der Hartmannsweiler Kopf, der Donon, der Lingenkopf werden erneut Begriffe, bis der Schandfriede von Versailles wieder deutsches Land vom Reich trennt, und das Elsaß seiner zweiten Franzosenzeit entgegengeht. Franzosen machen aus deutschen Elsässern französische Soldaten, die Sprache wird verboten, Deutsche, die unbequem geworden sind, werden ausgewiesen, mehr noch, deutsches Land muß, als der französische Kriegsminister André Maginot der Kammer in Paris seinen Plan einer geschlossenen Grenzbefestigung gegen Deutschland, seiner „Ligne fortifiée“, unterbreitet, Grund und Boden für die später Maginotlinie genannte Befestigung hergeben. Im Jahre 1928 wurde mit dem Bau begonnen, Bunker neben Bunker, Festungswerk neben Festungswerk starrten von der Schweizer Grenze hinauf über den Rhein, und französische Kanonen bedrohten deutsche Städte und deutsches Land von urdeutschem Lande aus. Ein Vierzigmillionenvolk, das Schwarze zu seiner Hilfe einziehen mußte, versuchte, einem Siebzigmillionenvolk seinen Willen aufzuzwingen.

Frankreich hat geglaubt, die größte Militärmacht der Erde zu sein, und hat nicht gemerkt, daß es längst zum Soldaten Englands geworden ist. Im Solde Englands hat Frankreich den neuen Krieg im Jahre 1939 entfesselt, und aus dem Westwall heraus, den der Führer gegen die Maginotlinie und zum Schutze des Reiches hatte errichten lassen, ist nach Polen, Norwegen, Holland und Belgien auch Frankreichs Schicksal besiegelt worden. Frankreich hat 1932 Maginot nach seinem Tode in Paris als den großen Beschützer seiner Sicherheit gefeiert, hat den Toten im Invalidendom beigesetzt und auf dem Kampffeld von Douaumont ein Denkmal errichtet. Aber Frankreich hat vergessen, daß Eisen und Beton tot sind und nichts sind gegen den Lebenswillen eines Volkes, das unter starker Führung wieder zu sich zurückgefunden hat. Als im Mai das deutsche Westheer zum Vorstoß antrat, wurde die Maginotlinie am 16. Mai im Norden in einer Breite von 100 Kilometern durchbrochen. Am 15. Juni fiel nach einem zweiten Durchbruch südlich Saarbrücken Verdun, am 19. Juni wehte die deutsche Flagge über Straßburg, und am 22. Juni, als der deutsch-französische Waffenstillstand in dem gleichen Salonwagen im Walde von Compiègne unterzeichnet wurde, kapitulierten die in

Elsaß-Lothringen eingeschlossenen französischen Armeen, eine halbe Million Franzosen ergab sich.

Die Elsässer, die ihr Land hatten verlassen müssen, können nun wieder in ein freies deutsches Land heimkehren.

*

Der erste Mensch, den ich beim BdO. treffe, ist der BdO. selber, Generalmajor d. Ord.-Pol. W. So kann ich meine Meldung gleich anbringen. General W. ist außerordentlich lebhaft und alles rasch anpackend, und weil gerade eben eine Besprechung mit den Gendarmerie-Kommandeuren von Nord- und Süd-Elsaß stattfinden soll, so bin ich durch die Einladung, an ihr teilzunehmen, sofort mitten drin.

Was ich unten in Mülhausen schon gehört habe, wird hier wiederholt: die Polizei im Elsaß tut alles, was notwendig ist und fragt nicht viel, ob es strenggenommen, nun gerade polizeiliche Aufgabe ist oder nicht.

Vor der Besprechung unterrichtete mich der General in seiner klaren, an den Generalstäbler erinnernden Art über das Allgemeine.

Wenn vorhin die Bezeichnung Gendarmerie-Kommandeure gefallen ist, dann ist das nur bedingt richtig. Oberstleutnant L., der Kommandeur Nord, und Hauptmann W., der Kommandeur Süd, sind zwar, wie man so sagt, Gendarme, aber sie sind auch Kommandeure motorisierter Bataillone aus der auch schon erwähnten Freimachung drüben in Baden. Der Oberstleutnant ist zugleich Gendarmerie-Kommandeur Karlsruhe, der Hauptmann das gleiche in Freiburg, die Bataillone aber setzen sich zum größten Teil aus Polizei-Reservisten zusammen, die nun eben Gendarmeriedienst, das heißt also, den mehr Einzelpolizeidienst auf dem Lande, in Verbindung mit den einem Landrat entsprechenden Landkommissaren, zu verrichten haben. Neben diesem Dienst haben die beiden Kommandeure die Polizeiwachen an allen Uebergängen ins Elsaß, von der Landgrenze zur Pfalz im Norden, die Rheingrenze hinunter bis zur Linie Hüningen—St. Ludwig, auszuüben. Diese polizeiliche Bewachung wird zuerst mit dem Zoll gemeinsam vorgenommen, diese Zollgrenze

wurde später weiter vorverlegt, und nur die Polizeigrenze am Rhein blieb und hatte den Zweck, den Zustrom aus dem Reich zu verhindern, und den Ausverkauf des Elsaß zu unterbinden. Wichtige Aufgaben, wenn man bedenkt, daß im Elsaß dies und jenes zwar noch vorhanden war, die Neuerzeugung jedoch brachlag, und wenn man weiter bedenkt, daß die Feldbestellung im Elsaß viel weniger gründlich als beispielsweise in Baden vorgenommen worden war, und daß viele Ortschaften evakuiert waren.

Neben diesen, wie ich sie nennen möchte, Gendarmerie-Bataillonen gab es im Elsaß eine Anzahl von Polizei-Bataillonen, auf Straßburg, Kolmar, Schlettstadt, Weißenburg, Mülhausen und andere Orte verteilt, deren Aufgaben wieder mehr schutzpolizeilicher Natur waren, wie Einrichtung von Revieren, Streifendienst usw. und mehr einsatzmäßiger, also Kontrollen an den Einfahrtsstraßen, Objektebewachung, Sicherung von Beutegut, um nur einige zu nennen.

Der Einsatz im Elsaß war also bedeutend vielseitiger als jener in Polen, Norwegen und Holland, wo eigene Polizei des betreffenden Landes mehr oder weniger — in Holland und Norwegen ganz — den Polizeidienst versah. Hier im Elsaß wurde eine ganz neue deutsche Polizei an die Stelle der französischen gesetzt, und zusätzlich wurden Kriegsaufgaben erledigt. Der BdO.-Stab, der dazu nach Straßburg vorgeschoben worden war, war klein, er bestand aus dem IA mit einem Oberleutnant, einem Nachrichtenoffizier und einem Polizeirat als Verwaltungsbeamten. Der General, der Adjutant und der Stabsoffizier für das Nachrichtenwesen waren zeitweise in Stuttgart, zeitweise in Straßburg. Der Stabsoffizier für das Kraftfahrwesen saß als Verbindungsoffizier beim Chef der Zivilverwaltung.

*

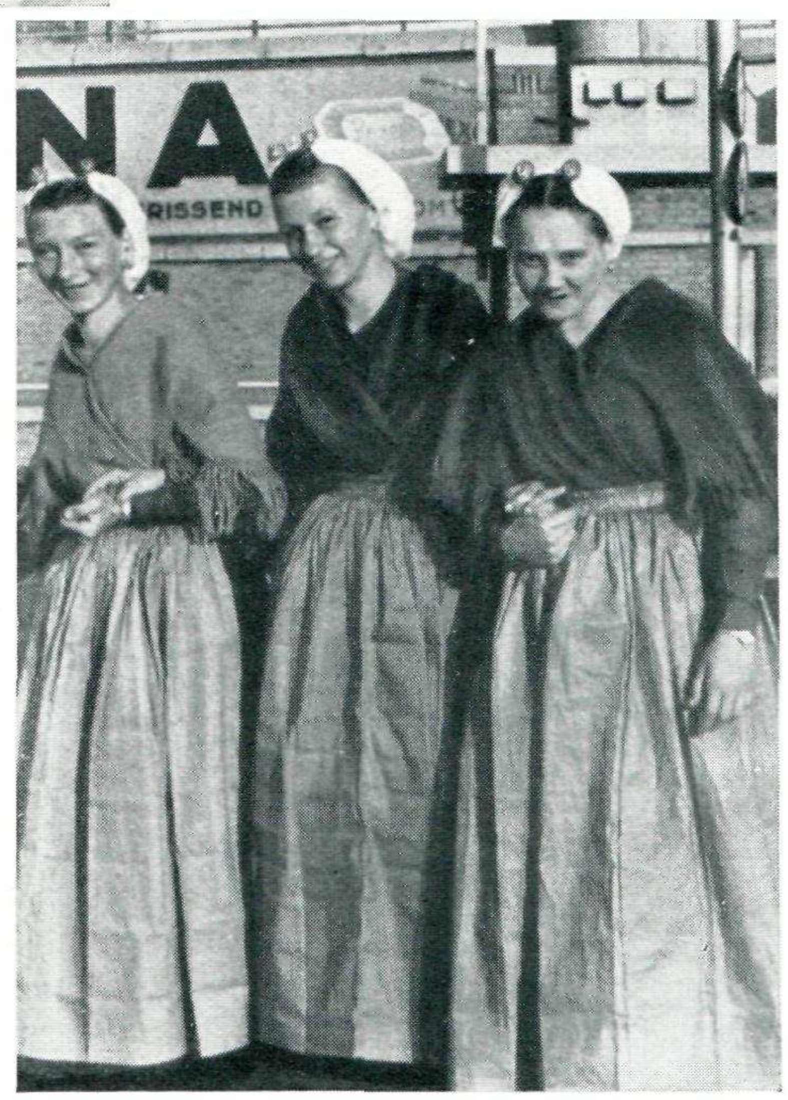
Und nun zu Straßburg selber. Die Stadt war bei Kriegsbeginn evakuiert worden, und man hatte die Elsässer in die Dordogne verschickt, wo sie von den Franzosen alles andere als freundlich aufgenommen worden waren. Nun sollte die Heimkehr beginnen. Das ist nun aber nicht so, daß man die Menschen einfach in die Eisenbahn

Am Strande von Dünkirchen

Oben: Engländergräber im Sande. — Unten: Englischer Segler



Posten in Calais Juni 1940.
Der Mann,
der England am nächsten stand



Holländerinnen in Scheveningen
im Juni 1940

Scheveningen
Strand





Geſtrandeter
engliſcher Kreuzer
vor La Panne

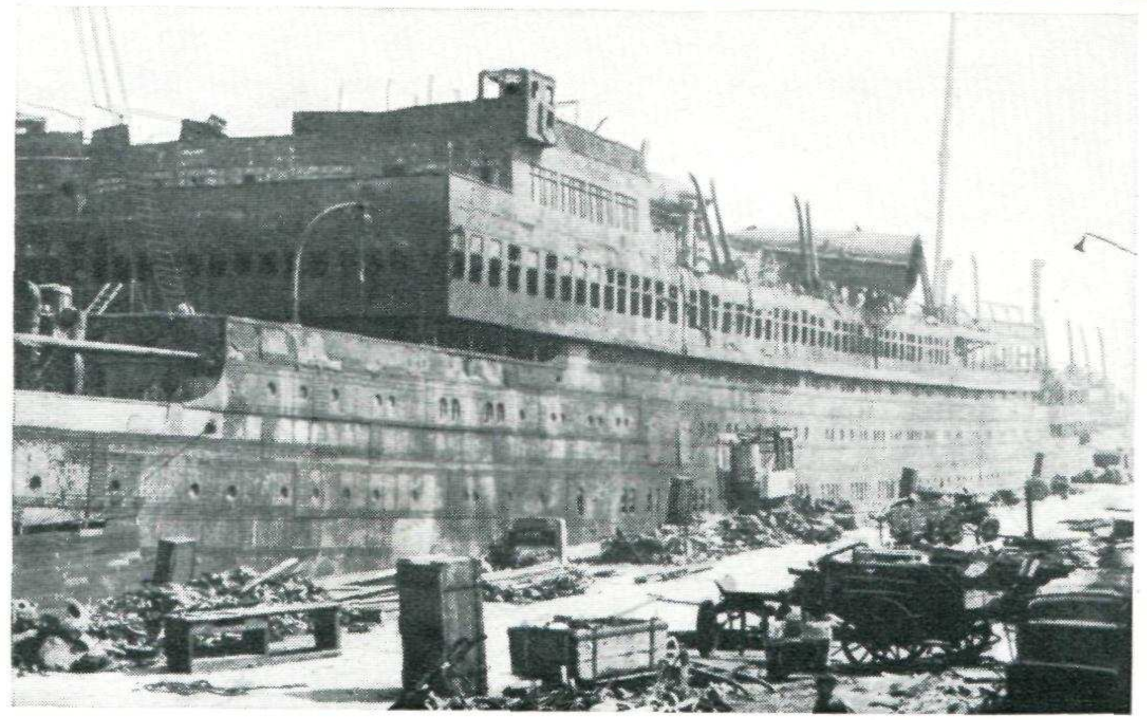


Scheveningen
im Juni 1940

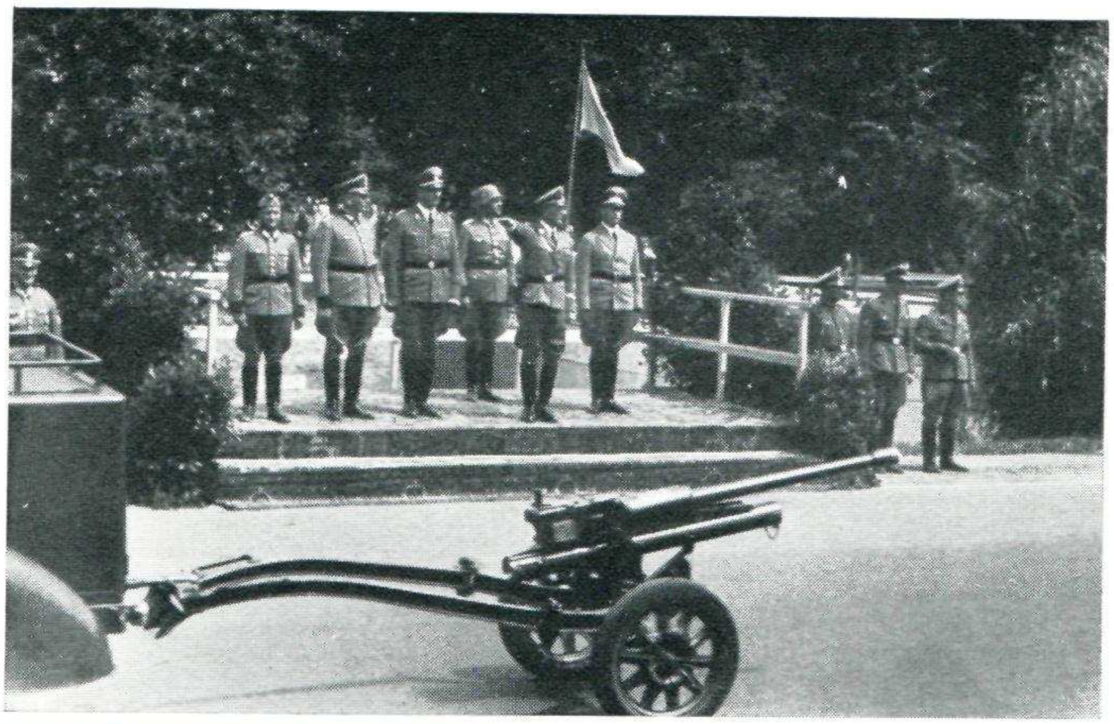


Rotterdam
im Juni 1940



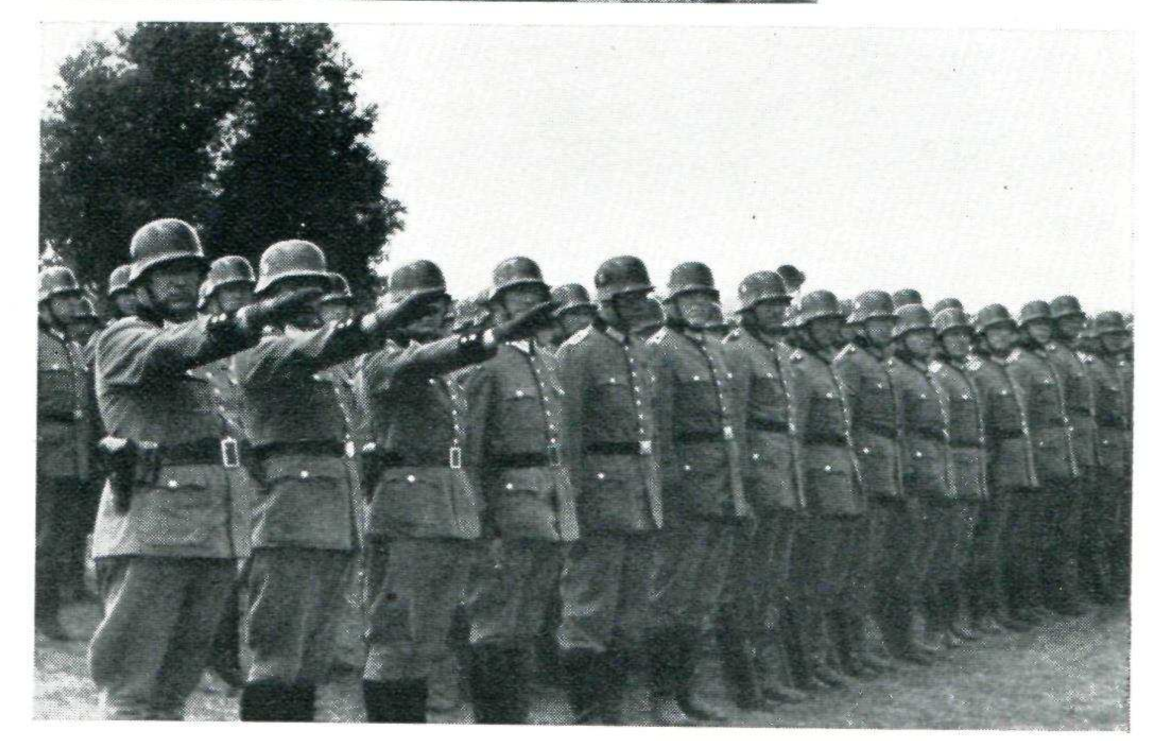


Polizei-Vorbeimarsch vor dem Reichskommissar in den Niederlanden, Reichsminister Dr. Seyß-Inquart

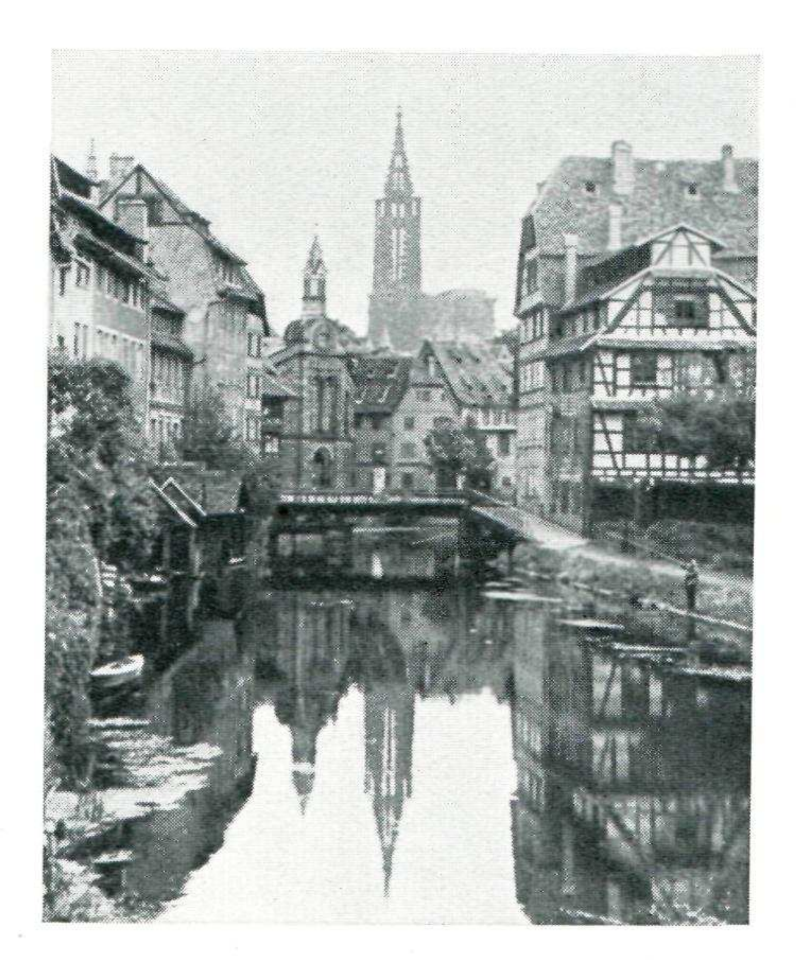




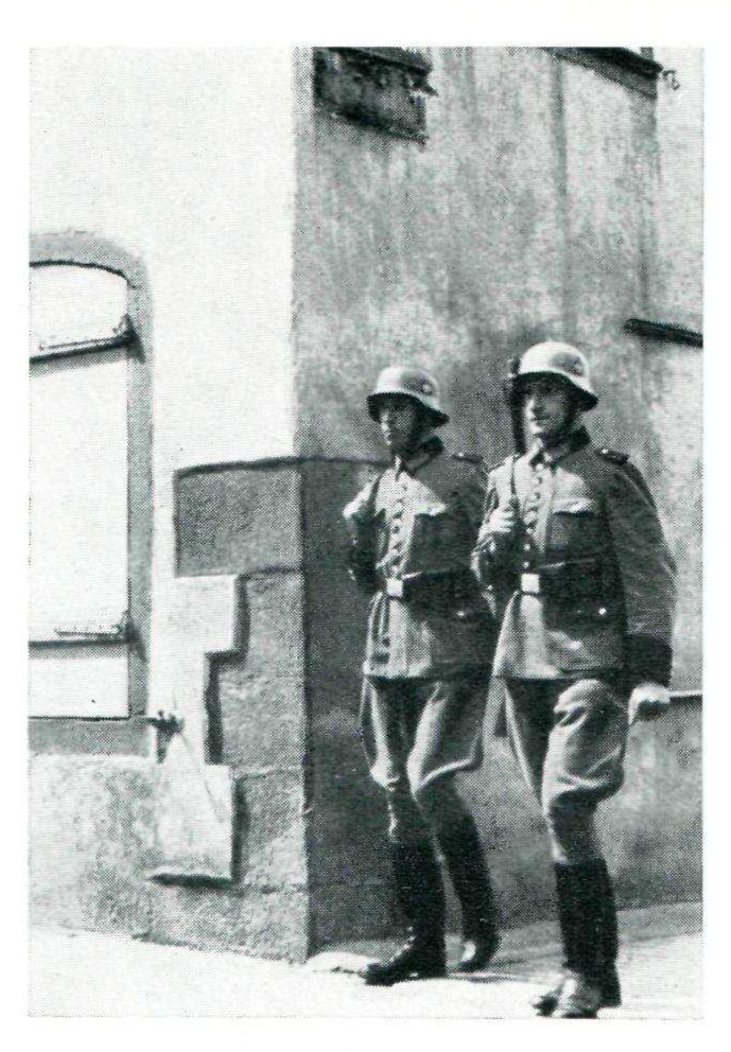
Unser Beuteauto



Feuerschutzpolizei in Utrecht



Alt-Straßburg

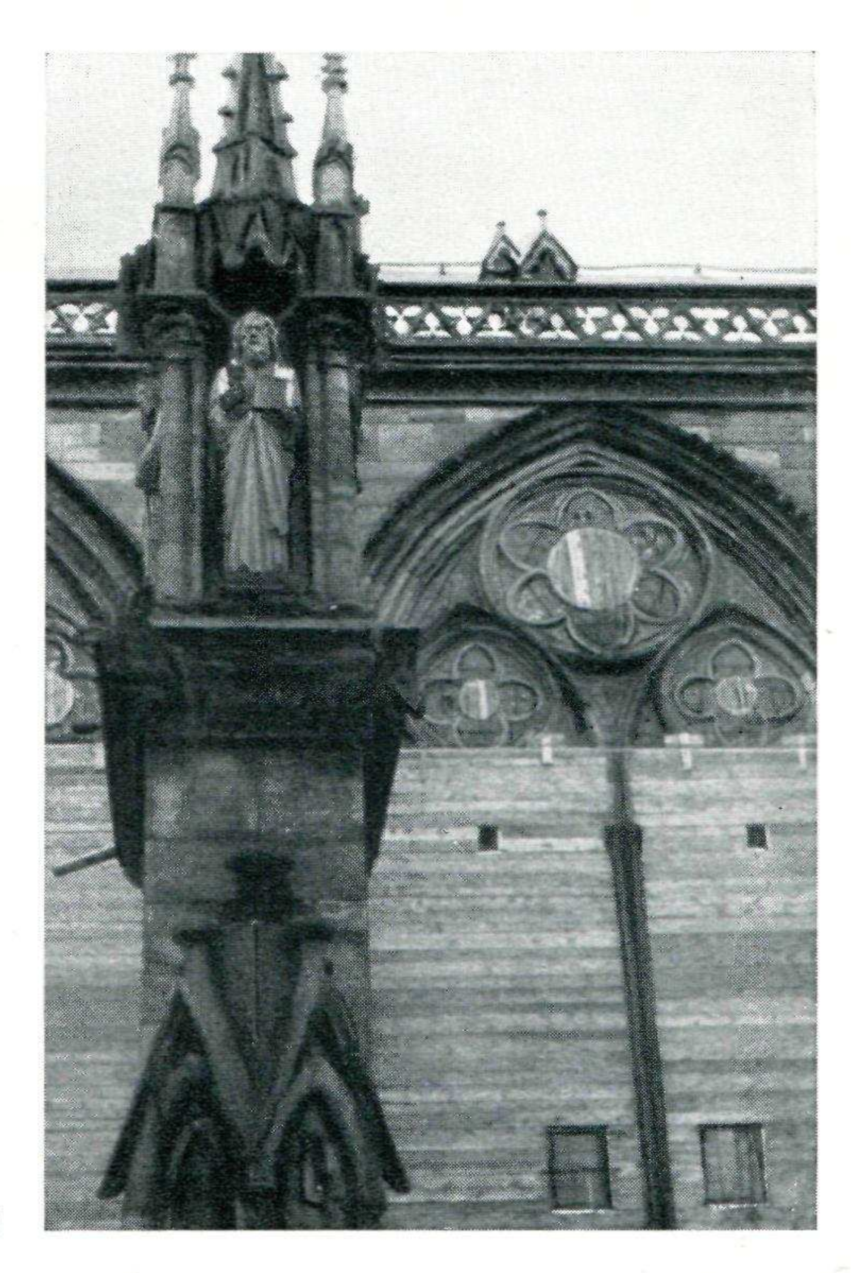


Deutsche Polizeistreife
„Im Kleinen Frankreich"

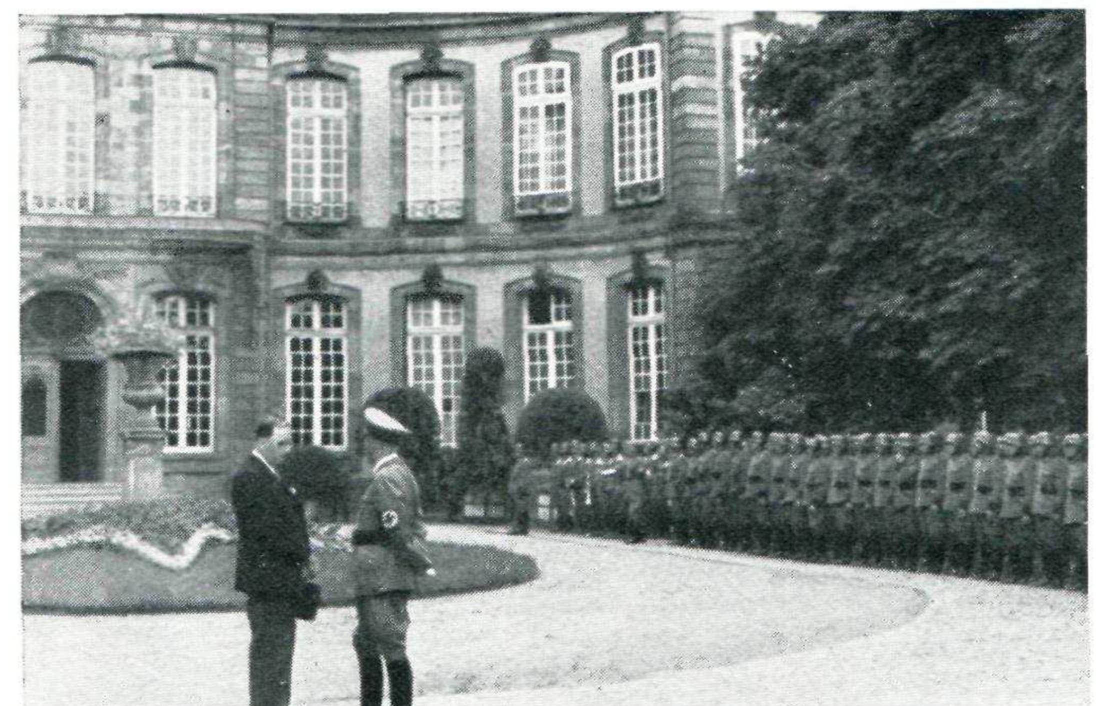


Reichsstatthalter
Wagner

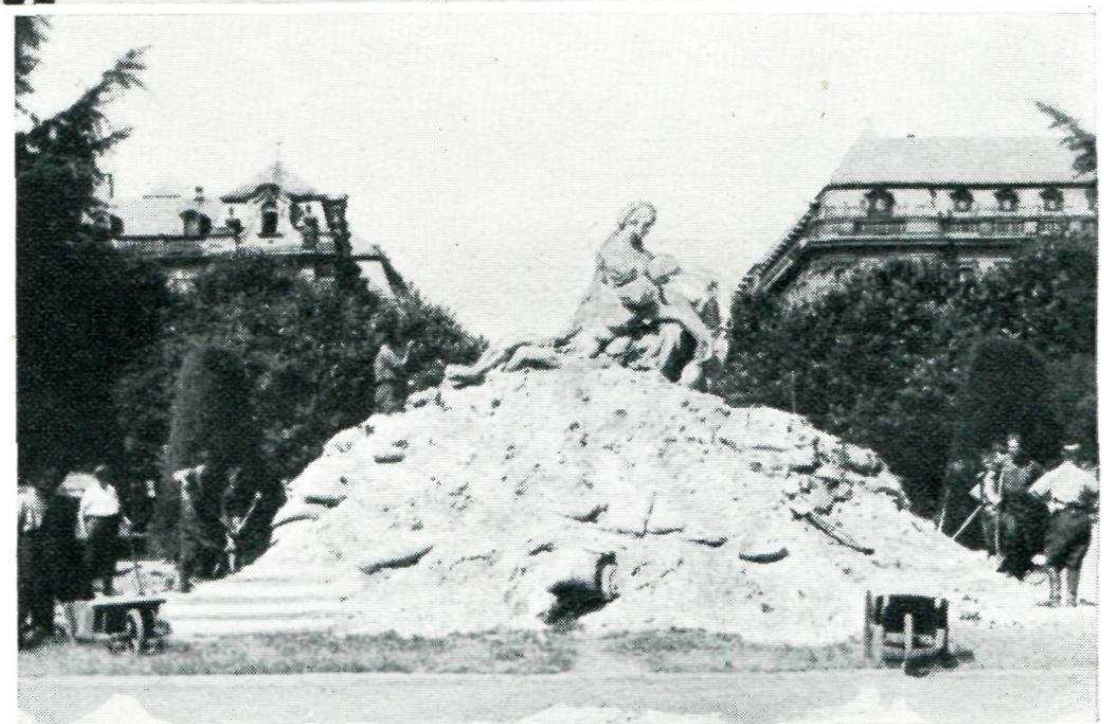
Waſſerſpeier in Molsheim



Figuren am Münſter in Straßburg



Ehrenkompanie der Polizei vor der Reichsstatthalterei in Straßburg

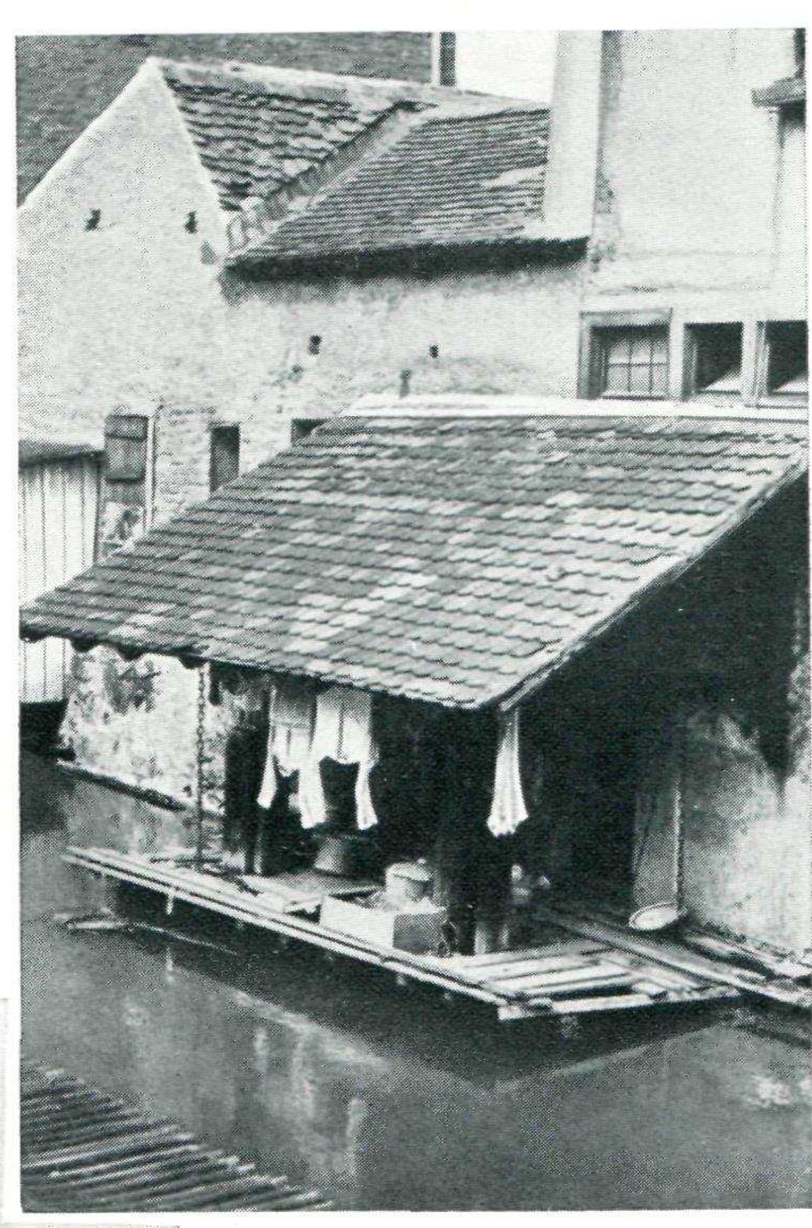


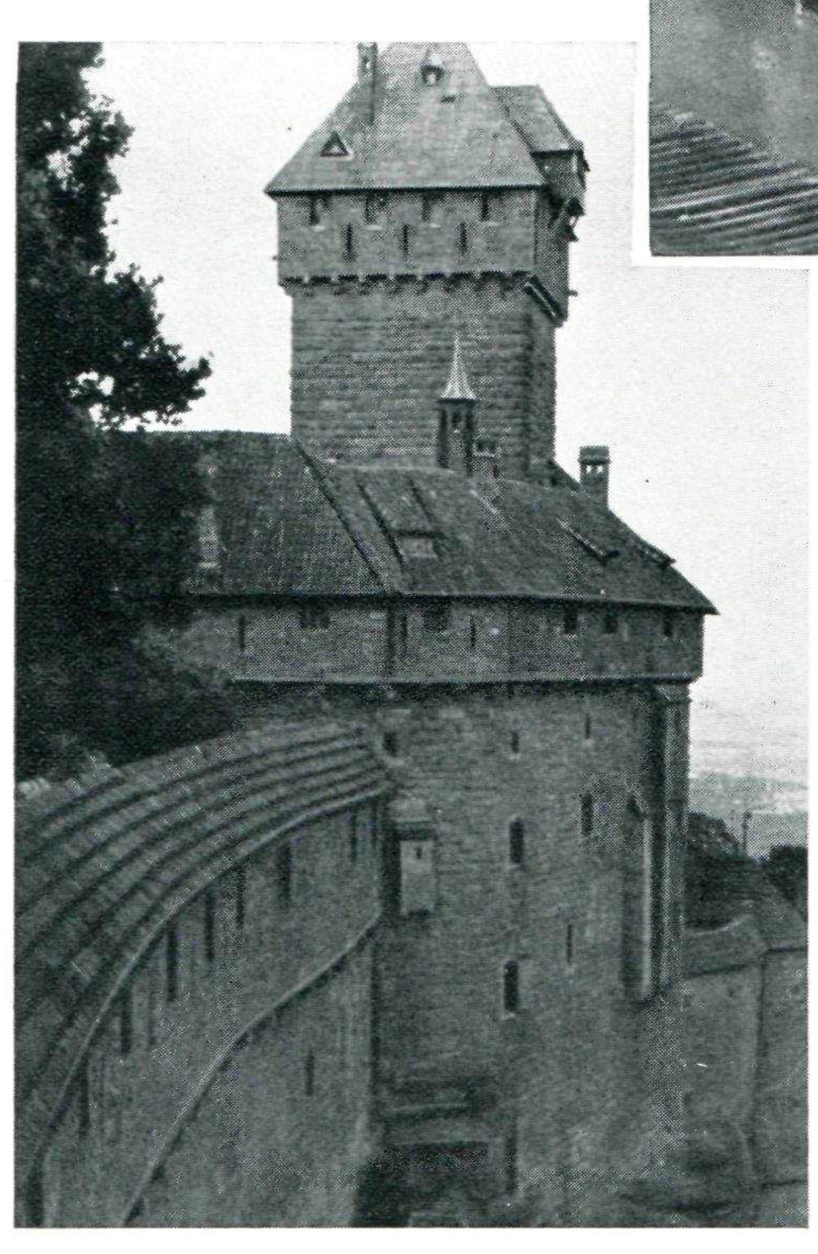
Denkmäler werden vom Sande befreit



Der Chef der deutschen Ordnungspolizei besucht Straßburg

Eine Merkwürdigkeit elsässischer Städte sind die Waschhäuser am Fluß





Die Hohkönigsburg

Die Maginotlinie Werk 210

In den Hochvogesen

Oben: Der höhere SS- und Polizeiführer im Elsaß. Der Chef der deutschen Ordnungspolizei. Der Befehlshaber der Ordnungspolizei im Elsaß.
Unten: Hartmannsweiler Kopf

Deutsche Soldatengräber in den Hochvogesen und am Rhein

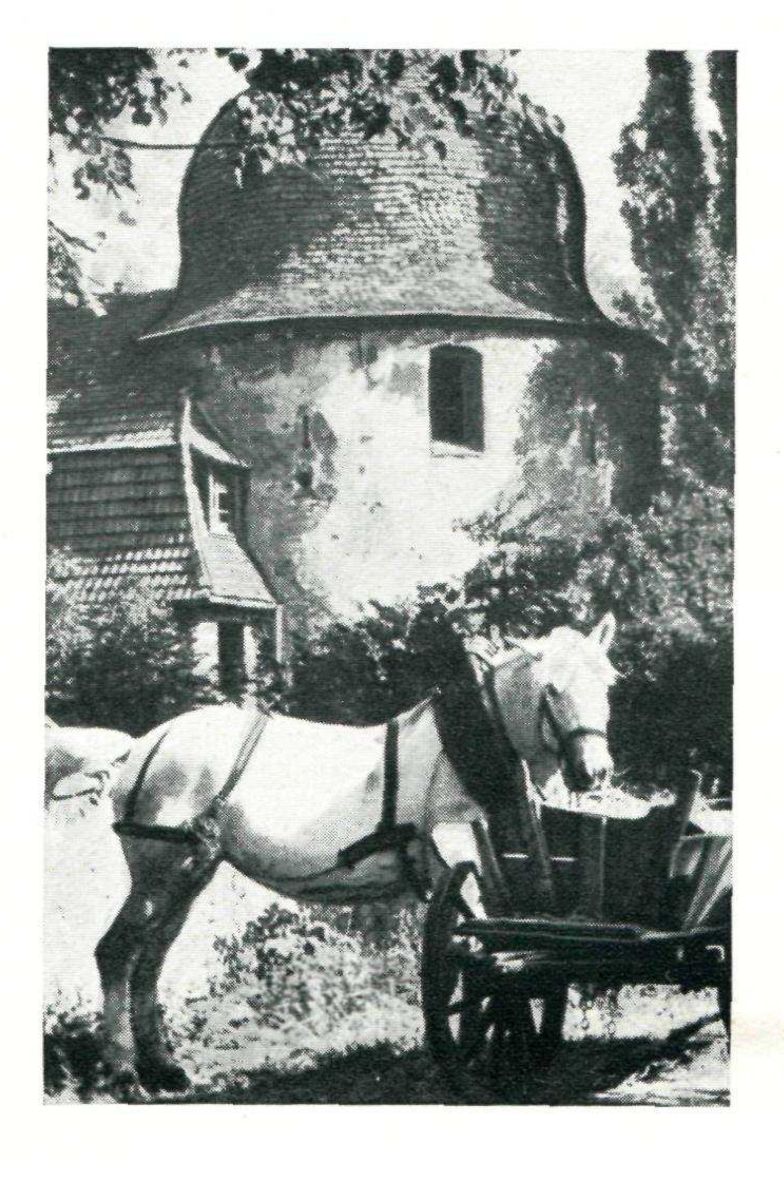
Oben: Von den Franzosen gesprengte Straße bei Schlucht in den Vogesen
Unten: An der Zitadelle in Belfort

Oben: Der Verfasser in Epinal
Unten: Getarnter französischer Bunker an der Schweizer Grenze

Die von den Franzosen zerstörte Maschinenhalle



Unten: Kraftwerk Krembs am Rhein



Das schöne Thann in den Vogesen

setzen und ankommen lassen kann. Erstens einmal fuhr die Eisenbahn noch nicht, denn die Franzosen hatten es mit der Zerstörung von Brücken und Uebergängen recht genau genommen. Es war also weder ein Personenverkehr noch ein geregelter Nachschub für Lebensmittel für eine Stadt, die einmal fast 200 000 Einwohner gehabt hatte, möglich. Der kommissarische Polizeipräsident von Straßburg erzählte mir, es habe, als er in der Stadt eintraf, dort etwa 500 Menschen gegeben, zumeist Soldaten und elsässische Polizeibeamte. Diese Zahl wuchs und wuchs; als ich Straßburg Anfang August verließ, um in den Süden des Elsaß zu gehen, war etwa ein Zehntel der Bevölkerung heimgekehrt.

Als ich ankam, war die Stadt tot. Die Straßen waren menschenleer, die Straßenbahn fuhr nicht, alle Fensterläden waren geschlossen, die Uhren in den Straßen standen. Elektrisches Licht gab es bereits, aber kein Gas, und besonders mit dem Wasser war das so eine Sache, denn der strenge Winter hatte viele Rohrleitungen, da das Wasser infolge der übereilten Evakuierung nicht abgestellt worden war, zerstört, und das Eindringen von Bakterien lag auf der Hand.

Ebenso schwierig lag es mit der Quartierfrage. Der Chef der Zivilverwaltung und mit ihm der BdO. waren erst vor kurzer Zeit aus Kolmar nach Straßburg übergesiedelt, daneben lag noch die Truppe in der Stadt, dazu kamen die Polizeibataillone. Was an Quartieren also greifbar erschien, war besetzt.

„Wo Sie schlafen werden, weiß ich noch nicht", sagte der General. „Wird aber schon werden."

„Das werden wir schon organisieren", meinte der Polizeirat in seinem gemütlichen Schwäbisch. „Kommen Sie nur morgen früh zu mir."

„Und wenn alle Stricke reißen, kommen Sie zu mir", erbot sich der Gendarmerie-Kommandeur.

Also, alle Stricke rissen, und ich habe die ersten beiden Nächte bei dem Polizeibataillon geschlafen.

Am dritten Tag organisierte mir der Polizeirat ein Hotelzimmer, und wie ich in Straßburg das Erwachen einer Stadt miterleben konnte, so wachte auch mein Hotel National langsam aus dem Dornröschenschlaf wieder auf.

Im Dornröschenmärchen geht es doch so zu: Die böse Fee hat die Geschichte mit der Spindel in Szene gesetzt, und sogar der Küchenjunge bekommt seine, sicher sehr wohlverdiente Ohrfeige nicht. Hier war die französische Regierung die böse Fee, die alles Leben ersterben und die Stadt einschlafen ließ, und uns Deutschen blieb die Rolle des Prinzen, der — nicht gerade mit einem Kuß — diese Stadt zu neuem Leben erwecken soll.

Als wir das Hotel National zum erstenmal betraten, stand der Leiter dreier großer Hotels in Straßburg allein hinter einer leeren Theke und hatte die Aufgabe, ab morgen für fünfzig Mitglieder des Stabes des CdZ. einen Mittagstisch zu schaffen. Wir erhöhten diese Zahl um acht Verpflegungen für den BdO.-Stab und um einige Zimmer.

„Wir haben aber keine Matratzen", sagte Herr M., „die Franzosen haben alles Brauchbare in die Bunker geschleppt. Aber morgen werde ich vielleicht ein Zimmer zusammenstellen können."

Dieses zusammenzustellende Zimmer belegte ich, und als ich am anderen Tage einzog, waren wohl die Matratzen da, und ich hatte sogar ein eigenes Badezimmer, aber — kein Wasser. Dafür organisierte ich mir einen Krug, und als ich am anderen Morgen sogar eine intakte Wasserleitung gefunden hatte, war ich vollendet glücklich. Ich hatte zwar kein fließendes, aber laufendes Wasser — laufend, indem ich es mir selber holte. Ich konnte in dieser ersten Nacht sogar dem Schulungsleiter beim BdO., der aus Stuttgart eingetroffen war, bei mir ein Bett anbieten, als wir aber so kühn waren, die Stiefel vor die Tür zu stellen, mußten wir sie doch am anderen Morgen ungeputzt wieder hereinholen.

Soweit waren wir eben noch nicht.

Am fünften Schöpfungstage lief das Wasser, so etwa am neunten wurden die Stiefel geputzt, am zehnten zog der General ein, vom elften an gab es sogar schon um acht Uhr das Frühstück, am vierzehnten funktionierte der Fahrstuhl, und als ich abreiste, stand da, wo Herr M. einstmals die Hände gerungen hatte — der Portier.

Und neues Leben blühte aus den Ruinen.

*

Ebenso war es in der Stadt. Wer einmal in später Nachtstunde durch die Straßen gegangen ist, der weiß, daß alles anders klingt, die Schritte hallen anders, und man meint, seinen Atem hören zu können. So etwa war es in den ersten Tagen in Straßburg. Und dann war es so, daß hier und da ein Fenster geöffnet wurde, daß eine Haustür offen stand, daß Scheiben geputzt wurden und Gardinen erneut. Am Bahnhofsplatz kamen mit Sack und Pack beladene Autos an, und immer neue Gasthöfe, die Gaststätten zuerst, machten auf. Als ich etwa zwei Wochen in Straßburg war, öffnete ein Kino, dem schon in der nächsten das zweite folgte. Draußen in der Orangerie arbeiteten Kriegsgefangene an den Wegen, und die alten, Straßburg eigentümlichen Waschhäuser, die auf der Ill und am Kanal verankert sind, bevölkerten sich wieder mit den Wäscherinnen, die vor ihren Waschbrettern auf den Knien lagen und die Wäsche im Wasser der Ill spülten.

Auch die Denkmäler tauchten wieder aus ihren Sandbergen auf. So Johann Gutenberg, der um 1440 in Straßburg seine erste Druckerei aufgemacht hat. Die Jungfrau von Orleans lag zwar mit ihrem Pferde noch am Boden, aber der Sand war wenigstens schon fort. Goethe war bereits völlig befreit, während Moritz von Sachsen, der Sohn Augusts des Starken und der Gräfin Königsmark, mit seinem Monument noch hinter Barrikaden steckte.

Auf jedem Morgenweg konnte man etwas Neues entdecken, das wieder auferstanden war, und über jede Neuigkeit freute man sich. Und eines Tages werden auch die Brücken wieder über den Rhein führen, in den toten Bahnhof werden Züge einlaufen, und der Bahnhofplatz mit den vielen Hotels, die ihn einrahmen, wird wieder lebendig sein. Dann wird aus foie gras wieder die alte berühmte Straßburger Gänseleberpastete geworden sein, und mit fremden Schildern und fremdartigen Sprachsätzen, die sich ins Elsässer Dütsch eingeschlichen haben, wird bald alles verschwunden sein, was an jene Zeit erinnerte, in der eine deutsche Stadt fremde Fesseln hatte tragen müssen.

*

Wir fahren nach Norden auf die Pfälzer Grenze zu. Der Befehlshaber will den Werken bei Sulz einen Besuch abstatten. Zuerst geht es durch Hagenau, wo Friedrich Barbarossa einmal ein Schloß baute und die kaiserlichen Insignien aufbewahrte, weiter geht der Weg durch den Hagenauer Forst, den größten im Elsaß, an zerstörten Brücken vorbei bis an eine Stelle, wo Stacheldraht und spanische Reiter anzeigen, daß wir uns nun der ehemaligen Maginotlinie nähern. Drüben sehen wir die acht Panzerkuppeln des einen Werkes, aber um hineinzukommen, müssen wir einen großen Bogen schlagen, und nun kommt es zu der merkwürdigsten Besichtigung, die man wohl machen kann. Werkkommandant ist zur Zeit ein deutscher Oberleutnant, im Werk aber befindet sich noch der französische Kapitän, der das Werk verteidigte. Er ist Elsässer, spricht fließend Deutsch, und da er sich an der Führung beteiligt, bekommen wir ein Bild, wie es im Werk 210 während der Beschießung zugegangen ist und — wie man es von draußen gesehen hat. Werk 210 hat sich bis zuletzt halten können und ist erst mit dem Waffenstillstand übergeben worden, es hatte für drei Monate noch Verpflegung, Munition und Oel für seine Maschinen. Und wenn wir beim Durchfahren auch die Technik bewundern, die hier eine starke Feste hat erstehen lassen, eins wissen wir doch auch, so stark, daß sie den deutschen Waffen auf die Dauer hätte widerstehen können, ist sie nun wieder nicht, auch wenn der französische Kommandant es gern wahrhaben möchte, Beweise genug liegen ja an anderen Werken vor.

Mit dem Fahrstuhl werden wir achtundzwanzig Meter hinunterbefördert, und unten hält der elektrische Zug, mit dem wir zweieinhalb Kilometer bis zu den Geschützen fahren. Gut ausgedacht sind sie wohl, diese Geschütz- und Maschinengewehrstände, die bedient werden können, ohne daß der Schütze sein Ziel überhaupt sieht. Der Vergleich mit einem Kriegsschiff liegt nahe, wird oft angeführt und ist sogar äußerlich in der Offiziersmesse betont gewesen, deren runde Bullaugen mit Seebildern geschmückt waren. Schotten können beim Angriff einzelne Werkteile abschließen, Druckluft hätte eingedrungenes Gas selbsttätig ausgeblasen, elektrische Signale die Mannschaft alarmiert.

Und wie ein Schiff haben diese, in gewachsenem Boden gut

eingebauten Kuppeln auch geschwankt, so erzählte uns der Kapitän, als die Zweiundvierziger und die Stukas das Werk beschossen.

„Die Leute sind schon demoralisiert genug gewesen in den Türmen", fuhr er fort. „Südfranzosen hätten es hier bestimmt nicht ausgehalten, aber ich hatte Elsässer, Leute aus der Gegend."

Wieder einmal hat also Frankreich Deutschstämmige gezwungen, gegen Deutsche zu kämpfen, und deutsches Beharrungsvermögen hat dieses Werk so lange gehalten.

Man kann dem Elsässer aus diesem Verhalten keinen Vorwurf machen. Er hat als Soldat gedacht und als Soldat gehandelt. Es ist nicht seine Schuld gewesen, daß er hier hat stehen müssen. Und keiner ist unter uns, der dem Soldaten, der Deutsch spricht und doch die Uniform eines französischen Kapitäns trägt, daraus einen Vorwurf macht.

Später stehen wir vor den Panzerkuppeln und sehen das Trichterfeld, das die Zweiundvierziger gefurcht haben, sehen die Krater der Stukas und die zerstörten Stacheldrahtfelder.

„Das Werk ist als vorderste Linie gedacht gewesen", berichtet der Kapitän. „Und dahinter hätte eine Armee stehen müssen. Die Armee war nicht da."

Herr Maginot hat eben geirrt; es genügt nicht, ein Werk auszudenken und es mit allen Hilfsmitteln der Kriegskunst zu armieren. Das Werk ist nichts ohne die Menschen.

Die Menschen aber hat Frankreich nicht gehabt.

*

An einem der letzten Julitage besichtigte der Chef der deutschen Ordnungspolizei, General D., die im Elsaß eingesetzten Polizeieinheiten. General W., der BdO., zu dessen Begleitung ich in diesen Tagen gehörte, fuhr ihm nach Mülhausen entgegen und meldete sich dort.

Da wir bereits am frühen Nachmittag eingetroffen waren, so konnte ich die Zeit bis zur Ankunft des Generals benutzen, um der Festung Belfort einen Besuch abzustatten.

Uns Soldaten der Zeit vor dem Weltkriege galt Belfort als starke, ja als uneinnehmbare Festung. Die Burgundische Pforte, jene

Niederung zwischen den Vogesen und dem Jura, beherrschend, sollte es ehemals einen Einmarsch von Süddeutschland her nach Paris unmöglich machen. In unserm Krieg von 1940 wird man den Namen der Festung ebenso vergeblich suchen wie im Weltkrieg. Während dieses Mal alle französischen Verteidigungssysteme durch eine überlegene Strategie im wahrsten Sinn des Wortes über den Haufen geworfen wurden, ist die Festung im Weltkriege nicht in Erscheinung getreten.

Im letzten Krieg verlief die Linie im allgemeinen auf dem Hochkamm der Vogesen, der nahe Hartmannsweilerkopf ist zum Begriff geworden, Belfort ist vergessen. Wir müssen uns also schon an den Krieg 1870/71 halten. Die Franzosen nennen Belfort mit Stolz das Verdun von 1870, die eingeschlossene Festung ist damals 83 Tage lang von 200 schweren Geschützen, die im Mittel Tag für Tag 5000 Schuß abgegeben haben sollen (nach einer französischen Quelle), beschossen worden und hat sich über den Waffenstillstand hinaus halten können. Als Denkmal dieser tapferen Verteidigung steht der Löwe von Belfort als Steinbild, 11 Meter hoch und 22 Meter lang, am Felsen der alten Vaubanfeste hoch über der Stadt und ist zugleich heute die einzige Sehenswürdigkeit einer sonst recht nüchternen Mittelstadt.

Oben am Löwen stehend, sahen wir die Stadt unter uns liegen und sprachen von der Veränderung der Begriffe. Im Jahre 1687 hatte Vauban auf Befehl Ludwigs XIV. aus Belfort eine uneinnehmbare Festung machen sollen, 1870 hatte es den deutschen Sieg trotz tapferer Verteidigung nicht aufhalten können, 1914 blieb es unerobert und 1940 bedeutungslos. Der Löwe von Belfort liegt in heroischer Geste da, aber mehr als eine Geste ist er nicht mehr.

*

Am Abend traf der General der Polizei in Mülhausen ein, und nach einem kameradschaftlichen Zusammensein mit den Polizeioffizieren der in Mülhausen liegenden Einheiten kam es am anderen Morgen zur Besichtigung in Mülhausen, Schlettstadt und Kolmar und zur Fahrt nach Straßburg.

Hier in der alten Statthalterei an der Ill empfing der Reichsstatthalter den General, und nach einigen Besprechungen besuchte General D. in den späten Nachmittagsstunden das Münster und das alte Straßburg, besonders jene alten Fachwerkbauten, die unerfindlicherweise „das kleine Frankreich" genannt werden, vielleicht gerade deshalb, weil sie so ausgesprochen altdeutsch sind.

Am Montag früh stand die Polizeigarnison Straßburg auf dem Bahnhofsplatz aufgebaut, der General schritt die Front ab und sprach von seinem Wagen aus zu den Männern. Und dann fuhren wir in die Vogesen.

Es war eine unvergeßlich schöne Fahrt, die wir an diesem Tage machen durften, und sie war (General D. ist Weltkriegskämpfer) dem Erinnern an die Kriegsjahre 1914/1918 gewidmet, denn eins der Werke der Maginotlinie hatte der General schon vorher besichtigt.

Von Kolmar bogen wir bei Drei Aehren in die Vogesen ein und kletterten auf schmaler Paßstraße, die an einer Stelle völlig gesprengt worden war, zur Col de la Schlucht hinauf. Hier überschreitet die Straße den Hochkamm der Vogesen, und bereits jenseits der Baumgrenze fuhren wir auf ihr nach Süden, besuchten den alten Lingenkopf, wo die Stellungen von 1914 vom Grün überwuchert noch immer daliegen, fuhren am Großen Belchen vorbei und machten am Hartmannsweilerkopf halt.

Der Gipfel des Hartmannsweilerkopfes ist einer der umkämpftesten Punkte des Weltkrieges gewesen, er ist von beiden Seiten genommen, verloren und wiedergenommen worden. Frankreich hat ihn zu einem Denkmal für seine Gefallenen ausgebaut und vor einem Monument einen Friedhof nur für seine Gefallenen angelegt.

Man denkt daran, daß auch das größte Monument nur Geste werden kann. Heute ist der Hartmannsweilerkopf wieder deutsch, und man kann meilenweit nach Westen fahren und trifft immer wieder auf deutsche Besatzung, und trotz des Monuments und der weißen Kreuze ist der Kopf für uns Deutsche ein deutsches Ehrenmal.

Und bleibt es.

*

Wir müssen weiter. Schon vom Großen Belchen herkommend hatten wir ausgebrannte Kampfwagen der Franzosen auf der Straße liegen sehen, mehr noch lagen jetzt da, als wir ins Rheintal hinunterfuhren, um später bei Breisach das Elsaß zu verlassen.

Am Abend meldete sich unser Befehlshaber bei dem General in Baden-Baden ab, und wir kehrten nach Straßburg zurück.

*

Um das Leben eines als Gendarmerie eingesetzten Polizeizuges aus eigener Anschauung kennenzulernen, verließ ich wenige Tage nach dem Besuch des Generals Straßburg und siedelte nach Thann über.

Thann ist ein kleines Städtchen mit einem, dem Straßburger ähnlichen Münster und liegt — das Wort lieblich mag die Lage am besten umreißen — zwischen Weinbergen eingebettet am Eingang des Amarintales.

Ueber das Münster von Thann urteilt der Volksmund: s' Straßburger Münster isch's höchst, s' Freiburger isch's dickschst, awer s' Thanner isch's fienst.

Von allen Städten im Elsaß hat die Stadt die seit dem Weltkrieg längste Franzosenzeit gehabt. Schon am 7. August 1914 drangen französische Jäger in Thann ein, nach der ersten Schlacht bei Mülhausen wurde sie wenige Tage noch einmal von den Bayern zurückerobert, fiel aber dann wieder in die Hand der Franzosen. Auf der Rückseite des Kriegerdenkmals, das an der Hauptstraße von Thann steht, wird in Stein gemeißelt die Proklamation Joffres vom November 1914 dargestellt, so, wie die Franzosen sie gern gehabt hätten: jubelnde Elsässerinnen — Stein ist ebenso geduldig wie Papier — stehen vor Joffre, dessen Proklamation selbstherrlich, nur nicht ganz richtig, folgenden Wortlaut hat: „Eure Rückkehr ist endgültig. Ihr seid nun Franzosen für immer. Frankreich überbringt euch mit den Freiheiten (les libertés) die es darstellt, die Hochachtung eurer elsässischen Freiheit, eurer Ueberlieferungen, eurer Ueberzeugungen und eurer Sitten. Ich bin Frankreich und ihr seid das Elsaß. Ich überbringe euch den Kuß Frankreichs."

Der Deutsche kann hier das bekannte Wort: „Hier irrte Goethe", nun sinngemäß abwandeln:

„Hier irrte Joffre." Ebenso wie er sich in Compiègne geirrt hat und in Versailles. Frankreich hat nach dem zweiten Compiègne im Elsaß nichts mehr zu suchen. Auch hier wurde wie in Belfort aus einem Steinbild — eine leere Geste.

*

Und nun liegt ein deutscher Polizeizug im Hause der Gendarmerie im deutschen Thann, deutsche Polizeireservisten streifen zu Fuß und zu Wagen durch die Vogesenstädte und Vogesentäler und verrichten die Kleinarbeiten, mit denen sie mitwirken an der großen Aufgabe, aus dem Elsaß wieder ein deutsches Land zu machen.

Gemeinsam mit dem Kompanieführer und dem Polizeimeister von Thann durchstreife ich das Land. Ueberall liegen unsere Männer in den Gendarmeriehäusern, die einmal von Reparationsgeldern aufgebaut worden sind, und verrichten ihren Dienst. Wir kommen nach Altkirch, nach Pfirt, wir fahren an der Schweizer Grenze entlang, die Frankreich noch im letzten Augenblick — man erwartete scheinbar unseren Angriff von der Schweiz her — stark befestigt hat. Wir stehen in Bunkern, die zum Teil erst halb fertig sind, und wir besuchen das, auch von Reparationsgeldern erbaute Kraftwerk von Krembs am Rhein, das der zurückgehende Franzose sinnlos zerstört hat. Wir sehen, wie das Leben in den Tälern wieder in friedliche Bahnen zurückgeleitet wird, und wenn wir am Abend oben in den Weinbergen stehen, sehen wir das gemütliche, echt deutsche Städtchen im Abendfrieden unter uns liegen.

Polizeimänner aus dem Schwarzwald verrichten hier ihren Dienst, Reservisten zumeist, und sie verrichten ihn so gewissenhaft und gründlich, wie Deutsche eben jedes Ding, das sie in die Hand nehmen, anpacken. Und wenn sie später wieder in ihre Schwarzwaldberge zurückgekehrt sind und drüben auf den Höhen stehen und das Elsaß jenseits des Rheins wie einen blühenden Garten vor sich sehen und die Vogesen am Horizont vor ihnen liegen, dann können sie sich sagen, daß sie auch dabei waren, als das neue Deutschland sich seinen Lebensraum erkämpfte. Nicht als Soldaten der Wehrmacht in vor-

derster Linie und doch an nicht minder wichtiger Stelle: als Männer der Polizei, die in zäher und unermüdlicher Kleinarbeit das befestigen, was die Wehrmacht mit raschen und starken Schlägen gewonnen hat. Zwar nicht als Eroberer, wohl aber als Erhalter.

In Polen, in Norwegen, in Holland, in Luxemburg, in Belgien, in Lothringen und im Elsaß ist der deutschen Polizei vom Führer diese Aufgabe zugewiesen worden und sie erfüllt sie, so, wie sie die gleichen Aufgaben bereits im Protektorat, im ehemaligen Oesterreich, im Sudetenland und im Memelland erfüllt hatte und noch erfüllt.

Und so hat das „Allezeit einsatzbereit", das Leitwort der deutschen Polizei, in diesem Kriege eine neue Bedeutung gewonnen.